SPORT WODNY



WARSZAWA 2-gi ZESZYT MARCOWY 1935 r. Nr. 5

CENA EGZ. Zł. 1.00

Od Bałtyku do Morza Czarnego

III-ci wielki spływ wioślarzy, żeglarzy i kajakowców w lipcu i sierpniu 1935 roku.

Postanowienia ogólne. III-ci wielki spływ wioślarzy, żeglarzy i kajakowców drogami wodnemi śródlądowemi do morza, organizowany przez Ligę Morską i Kolonjalną popłynie — w lipcu i sierpniu bieżącego roku — **Prutem do Morza Czarnego.**

Dnia 15 sierpnia spływ przyjmie udział w rumuńskiem „Święcie Morza" w Konstancy.

Zbiórka nastąpi dnia 21 lipca (niedziela) wprost na Prucie, w Kołomyji, dokąd uczestnicy przybędą koleją.

Ten dojazd kolejowy, zarówno bilety osobowe, jak i transport łodzi z miejsc zamieszkania do Kołomyji, opłacą uczestnicy sami (poza wpisowem). Zarząd Główny L. M. K. poczyni jednak starania o stosowne ulgi, z których uczestnicy będą mogli skorzystać, wykazując się w kasach kolejowych kartami uczestnictwa, dosłanemi im zawczasu przez Biuro Zarządu Głównego L. M. K. do miejsc zamieszkania.

Zakwaterowanie w Kołomyji będzie przygotowane staraniem Kierownictwa Spływu (bezpłatnie).

Odpływ z Kołomyji nastąpi dnia 22 lipca rano.

Powrót z Konstancy nastąpi gremjalnie — po kilkodniowym pobycie — najpóźniej dnia 12 sierpnia wieczorem.

W drodze powrotnej przewidziane jest krótkie zwiedzenie Bukaresztu.

Dnia 19 sierpnia (poniedziałek) rano gros uczestników będzie już mogło być z powrotem w swych miejscach zamieszkania.

Kierownictwo Spływu. Spływ organizuje Międzyzwiązkowa Komisja Sportów Wodnych i Turystyki Wodnej przy Zarządzie Głównym Ligi Morskiej i Kolonjalnej — pod przewodnictwem Wiceprezesa Zarządu Głównego M. K. L. generała brygady Stanisława Kwaśniewskiego, który jest Kierownikiem Spływu.

W skład tej komisji wchodzą przedstawiciele: Państwowego Urzędu Wychowania Fizycznego i Przysposobienia Wojskowego (P. U. W. F. i P. W.), Związku Związków Sportowych, Związków: Wioślarskiego, Żeglarskiego, Kajakowców i Pływackiego, Związków: Strzeleckiego, Harcerskiego i Akademickiego Związku Morskiego, Centrali Akademickich Związków Sportowych oraz Towarzystwa Krajoznawczego.

Sekretarzem Komisji jest p. **Henryk Sikorski**, referent w Biurze Zarządu Głównego L. M. K. Warszawa, Widok 10, tel. 5-33-40.

Warunki uczestnictwa. Udział w spływie przyjąć może każdy obywatel polski, który odpowie następującym warunkom:

Członkowstwo Ligi Morskiej i Kolonjalnej, uskutecznione przed zapisaniem się na listę uczestników spływu i posiadanie — w czasie spływu — legitymacji L. M. K. przy sobie.

Każdy uczestnik spływu winien umieć pływać i wiosłować i posiadać zaświadczenie wydane przez jakikolwiek klub lub organizację uprawiającą sporty wodne, względnie przez właściwą władzę szkolną, Związku Strzeleckiego, Harcerskiego i t. p.

Wiek nie niżej lat 16.

Wpłacenie — przed zapisaniem się na listę uczestników — wspisowego w wysokości 125.— zł., a to na koszt wyżywienia na terytorjum rumuńskiem, przewozu koleją uczestników i taboru z powrotem z Konstancy.

Wpłaty te uskuteczniać należy wyłącznie na P. K. O., konto czekowe: Zarząd Główny Ligi Morskiej i Kolonjalnej — Warszawa, Nr. 367, pisząc na odwrotnej stronie dowodu słowo „Spływ".

Uczestnikom, którzy zgłoszą wycofanie się ze spływu przed dniem 15 lipca, wpisowe będzie zwrócone.

Wyżywienie — od dnia 22 lipca do dnia osiągnięcia z powrotem granicy polskiej — kosztem Kierownictwa Spływu; przewidziany jest codzienny obfity posiłek dwudaniowy, przed wyruszeniem i po przybyciu na nocleg.

W Kołomyji (dnia 20 i 21 lipca) uczestnicy winni sami zatroszczyć się o wyżywienie — na koszt własny; będzie ono tylko przez Kierownictwo Spływu zamówione.

Konieczne jest posiadanie przez uczestników własnych przyborów do jedzenia (talerz i t. p.).

Wpisy. Ostatni termin wpisów upływa dn. 6 lipca.



ROK 11 WARSZAWA MARZEC 1935 R. Nr 5

Sport Wodny

DWUTYGODNIK POŚWIĘCONY SPRAWOM WIOŚLARSTWA ŻEGLARSTWA PŁYWACTWA TURYSTYKI WODNEJ JACHTINGU MOTOROWEGO

Nasze regaty w sezonie 1935

Stoimy w przededniu rozpoczęcia nowego sezonu regatowego. W najbliższych dniach, a najwyżej tygodniach ukażą się na wodzie znowu łodzie półwyścigowe, potem wyścigowe z osadami przygotowującemi się do nowych bojów regatowych, do regat w sezonie 1935. Oby ich było jak najwięcej i oby stały na jaknajwyższym poziomie!

W dawniejszych czasach często spotykane twierdzenie o „śnie zimowym" regatowców polskich należy dzisiaj prawie do przeszłości, albo bywa przytaczane jedynie jeszcze przy okazji jakiejś uroczystości klubowej, gdy przewodniczącemu lub innemu starszemu panu, z rzadka odwiedzającego przystań wioślarską, zabraknie tematu lub odpowiednich określeń „fachowych". Dzisiaj regatowcy muszą pracować również w sezonie zimowym, muszą uprawiać biegi i gimnastykę, wiosłować i być czynnymi zwolennikami innych gałęzi sportu jak narciarstwo, ażeby utrzymać się w dobrej kondycji fizycznej i móc sprostać konkurencji. Wszyscy pamiętamy poziom owych niezwyciężonych na torach krajowych osad K. W. 04 Poznań, które swoją twardość oraz wyrobienie techniczne zawdzięczały poza duchem sportowym przedewszystkiem tej szarej, wytrwałej pracy zimowej. Żmudne „oszlifowywanie" wioślarzy w basenie zimowym wygładzało jego technikę w najdrobniejszych szczegółach, a sporty uzupełniające na wolnem powietrzu dbały o kondycję fizyczną Czwartaków.

Dzisiaj poziom wioślarstwa regatowego się wyrównał. Mamy baseny zimowe w licznych innych ośrodkach, a tajemnice powodzenia wioślarzy poznańskich rozeszły się wraz z byłymi wioślarzami K. W. 04 pracującymi jako instruktorzy lub trenerzy po całej Polsce. Jakkolwiek niezawsze można przyklasnąć ideom naszych rodzimych fachowców zawodowych, albowiem pierwotne zasady musiały otrzymać w krótkim czasie zabarwienie indywidualne, to jednak mamy już trenerów dobrych, wychowanych w polskiej szkole i oddających poważne usługi naszemu wioślarstwu w kierunku wyrównania jego poziomu zwłaszcza w ośrodkach do niedawna zacofanych. Gorzej sprawa przedstawia się w ośrodkach większych, gdzie tradycja lub zarozumiały oraz krytykujący wszystko konserwatyzm, opierający się wprowadzeniu nowego ducha sportowego, oraz brak wytrwałości a nawet uczciwości w włożonym przez poszczególnych członków osady wysiłku, hamuje rozwój mimo posiadania wszystkich zasadniczych warunków danego ośrodka.

Zaczynamy więc nowy sezon regatowy. Każdy z ośrodków pracował w ciągu zimy, a zwłaszcza w ciągu ostatnich miesięcy mniej lub więcej solidnie. I jakież są życzenia tych wioślarzy ćwiczących wytrwale, ażeby w bliskiej przyszłości rozpocząć właściwy trening? Każdy z nich pragnie oczywiście zwycięstwa w biegach, w których będzie startował. Lecz każdy z nich, o ile jest prawdziwym sportowcem, pragnie walki, pragnie uczciwego i silnego współzawodnictwa. Nie zmora walkowerów, nie łątwo odniesione zwycięstwo, lecz walka twarda, zacięta wytrwała, ucząca przemagać zmęczenie i ból, taka walka i takie współzawodnictwo daje dopiero całkowite zadowolenie regatowcowi — prawdziwemu sportowcowi. I takie biegi i regaty wypełniają dopiero swoje zadanie, pozostawiając niezatarte wspomnienia u każdego regatowca nawet mimo ewentualnie odniesionej porażki. I z takich walk wyrastają zastępy pełnowartościowych, energicznych i wytrwałych, odważnych i hardych duchem obywateli. Niechże więc tych walk na wodzie będzie jaknajwięcej w sezonie 1935.

Trzeba oczywiście uwzględnić dzisiejsze czasy i położenie ekonomiczne poszczególnych towarzystw. I dlatego należy przypuszczać, że udział osad zamiejscowych nie będzie mógł być taki, jaki byśmy go pragnęli widzieć. Lecz nie powinno nas to odstraszać od organizowania możliwie licznych regat, które mimo rozpisania ich w charakterze międzyklubowym, będą obsadzone głównie przez osady miejscowe. Dajmy naszym wioślarzom możność jaknajliczniejszych startów. Jest bowiem rzeczą niedopomyślenia, ażeby móc należycie przygotować zwłaszcza czołowe osady i utrzymywać je w zadawalającej kondycji psychicznej, o ile osada ma startować w ciągu sezonu zaledwie trzy lub cztery razy!

Taki np. ośrodek warszawski, mający zwłaszcza z początku bardzo liczne osady, powinien już z początkiem czerwca mieć w porcie pierwsze regaty o charakterze towarzyskim. Jest rzeczą niesłuszną układać program regatowy dla całej Polski, wiedząc z góry, że tylko najbliżsi sąsiedzi będą mogli przybyć ewentualnie na regaty, o ile posiadają odpowiednie osady. Lecz w tym samym terminie mogą i powinny odbywać się regaty w wszystkich innych ośrodkach bardziej oddalonych, ażeby dostarczać okazji do liczniejszych startów i walk. W sezonie 1935 trzeba nam więcej startów na regatach międzyklubowych o charakterze miejscowym!

Należy jednak wymagać, ażeby układanie programów i zwłaszcza kolejności biegów spoczywało w rękach ludzi, którzy znają się z własnej praktyki na typach łodzi i normalnie przyjętem kombinowaniu osad. Dlatego należy programom regatowym i kolejności biegów poświęcić specjalną uwagę. Jeśli niema mniejwięcej równorzędnych osad, względnie jeśli grozi zgóry klęska walkowera należy bezwzględnie zarezygnować z urządzenia odnośnego biegu jako pod względem sportowym bezwartościowego.

Należy jedynie dodać, że według opinji osób zupełnie niezainteresowanych a znających się na sporcie, punktacja wyników i poziomu sportowego poszczególnych towarzystw nie oddaje zupełnie rzeczywistego stanu rzeczy, a wprowadza natomiast czynnik spekulacyjny. Kalkulatorzy lub fanatycy klubowi zaczynają wywierać swoje niekorzystne wpływy, co przeważnie nie licuje z czystością sportu i wypacza zawodników. Zjawisko to obserwujemy w wszystkich innych gałęziach sportu, a przysłowiowa „gra na punkty" wzbudza jedynie nieprzyjemne refleksje. Dlatego punktacja zwycięstw i za udział w starcie jest czynnikiem zgoła drugorzędnym i z pewnością jest i coraz bardziej będzie jako taki aż do ostatecznego zniesienia przez ogół sportowców uważana.

Dr. D. J. Tilgner

W sprawie programu regat międzyklubowych

(zwłaszcza regat o Mistrzostwo Polski)

W tegorocznym sezonie regatowym będziemy spewnością mieli dwa zjawiska, które jako częściowo sprzeczne należałoby z góry przewidzieć i starać się o pogodzenie ich. Z jednej strony będziemy mieli cały szereg osad, które pracowały w okresie zimowym solidnie i które będą się starały o możność jaknajliczniejszych startów, co jest objawem bardzo pocieszającym dla naszego wioślarstwa. Z drugiej strony towarzystwa nie będą mogły brać udziału w zbyt licznych imprezach zamiejscowych, i w wypadkach wyjazdu na inne tory regatowe będą się starały o możność licznych startów dla swoich osad. Mam tutaj na myśli możność dwukrotnego startowania jednej i tej samej osady w ciągu jednego dnia. Obsadzenie dwóch biegów przez jedną osadę, która w ciągu zimy pracowała, jest należycie przygotowana i znajduje się w dobrej kondycji, jest nietylko rzeczą normalną lecz wysoce pożądaną przez samych wioślarzy. Każdy doświadczony wioślarz przyzna bowiem, że udział w drugim biegu jest mniej męczący i dający w czasie samego odbywania się biegu większą satysfakcję, albowiem praca jest regularniejsza i znacznie spokojniejsza. Dlatego wioślarze doświadczeni chętnie witają okazję stawania do drugiego biegu.

Trzeba tutaj zaznaczyć, że system obsadzania jedną osadą dwóch biegów jest w wioślarstwie zagranicznem ogólnie spotykaną regułą. Nikt niema ani pieniędzy ani czasu, ażeby po przybyciu na zamiejscowy tor regatowy startować tylko w jednym biegu, którego wynik może częstokroć być przyczyną przypadku. Jeśli program regat jest w ten sposób ułożony, że uniemożliwia wykonanie powyższej zasady, to udział w regatach załatwia się z góry negatywnie. Dlatego spotykamy zagranicą wyłącznie takie programy poważniejszych regat, w których jedna i ta sama osada może startować conajmniej dwa, a nawet trzy razy.

U nas istnieją częstokroć sprzeciwy przeciwko podwójnemu startowaniu tej samej osady na jednych regatach, a program regat rzadko umożliwia w pierwotnem swoim brzmieniu podwójny start. Należy wobec tego stwierdzić, że każdy wioślarz, który posiadł mniej lub więcej technikę racjonalnego wiosłowania, i który przeszedł odpowiednie przygotowanie zimowe i trening letni oraz znajduje się w dobrej, nieprzetrenowanej kondycji, może śmiało startować w dwóch biegach, **o ile biegi te nie następują zbyt szybko po sobie i są rozdzielone przerwą dwugodzinną.** Wioślarz taki przystępuje do drugiego biegu wypoczęty i świeży, i z reguły stanowi wskutek odbycia jednego już biegu raczej silniejszą niżeli słabszą konkurencję, o ile pierwszy bieg nie był do tego stopnia wyczerpujący, że wioślarz przybył do mety na pół omdlały i zupełnie wyczerpany, co się zdarza bardzo rzadko. Powyższe odnosi się zarówno do regat krajowych jakoteż międzynarodowych, jak to zresztą łatwo wynika z obserwacji i z rozmów z wszystkimi rytunowanymi wioślarzami. Oczywiście wioślarz musi posiadać odpowiednie warunki fizyczne.

Pozostaje drugi czynnik, który stanowi bodaj największą przeszkodę, t. j. nieodpowiednie układanie programów. Takie np. regaty o mistrzostwo Polski muszą umożliwiać czołowym osadom polskim dwukrotny start. Pomijając już koszt udziału w regatach, zależy nam na wyeliminowaniu i poznaniu naszej polskiej, najlepszej osady w danej kategorji łodzi w celu ewentualnego wysłania jej na teren zagraniczny. Osada ta może w innej kategorji łodzi, np. w czwórce bez wypaść blado, a stanowić świetną klasę w dwójce bez, w której niestety nie może startować, ponieważ program mistrzostw Polski z niewiadomych powodów jest skopjowany z regat FISY i uniemożliwia takie obsadzenie biegów. Od lat czwórki bez są przedzielone jedynie jednym biegiem od mistrzowskiego biegu dwójek bez będącego najbardziej spokrewnionym biegiem z czwórkami bez. A powtarzam, że powinno nam zależeć na poznaniu i niejako wyłowieniu najlepszej osady polskiej w danej kategorji, a nie przestrzeganie programu, który jest przeznaczony dla regat o mistrzostwo Europy. Dlatego należy przedzielać te biegi, które są niejako ze sobą spokrewnione, jak np. dwójka bez i czwórka bez, jedynka i dwójka podwójna, czwórki bez i ze sternikiem oraz ósemka, a więc biegi, w których osady na podstawie wieloletniej praktyki normalnie się wzajemnie uzupełniają, ażeby stworzyć załogę nową do nowego biegu.

Ażeby służyć pozytywną krytyką podaję poniżej szemat programu, który umożliwiałby na naszych regatach mistrzowskich oraz innych dwukrotny start członkom jednej i tej samej osady, bez narażania ich na nadwyrężanie się wskutek mniej niżeli dwugodzinnego czasokresu, leżącego między jednym biegiem a drugim.

Projekt programu regat o Mistrzostwo Polski

	[illegible] startu w biegu No
1. Czwórki ze st. — Mistrzostwo	8 lub 9 lub 17
2. Dwójki bez st. — Mistrzostwo	8 lub 17
3. Ósemki młodszych	12, 15
4. Czwórki nowicjuszy	14, 15, ewtl. 12
5. Jedynki nowicjuszy	13
6. Dwojki podwójne — Mistrzostwo	16
7. Jedynki młodszych	13
8. Czwórki bez st. — Mistrzostwo	1, 2, 17
9. Dwójki ze st. — Mistrzostwo	1, 17
10. Czwórki Pań — Mistrzostwo	
11. Jedynki Pań — Mistrzostwo	
12. Czwórki lekkiej wagi	3, 4
13. Dwójki podwójne młodszych	5 i 7
14. Ósemki nowicjuszy	4
15. Czwórki młodszych	3, 4, 6
16. Jedynki — Mistrzostwo	6
17. Ósemki — Mistrzostwo	1, 2, 8, 9

Powyższy projekt stanowi lepsze rozwiązanie naszych potrzeb i zarazem usuwa cały szereg anomalij które nie powinny były ciążyć przez tyle lat na biegach o Mistrzostwo Polski. Uwzględniając piętnastominutową kolejność biegów mamy dla większości biegów spokrewnionych wystarczające przerwy, umożliwiające organizmom wioślarzy dostateczny wypoczynek, przyczem poziom regat ulegnie korzystnej modyfikacji, uwzględniającej praktykę i normy nowoczesne. W tym duchu podaję powyższe rozważania i projekt pod rozwagę zainteresowanych.

Dr. D. J. Tilgner



Jakim stylem będziemy wiosłować ?

Kwestja t. zw. stylu wioślarskiego nigdy u nas nie była zbyt ostro postawiona. Być może wpłynął na ten objaw fakt, że ostatecznie zaczęliśmy się zajmować sprawami stylu wioślarskiego tak niedawno, że wszelka dyskusja była zbyt późna. Pozatem także autorytet zagranicznych zawodowych trenerów, którzy począwszy od r. 1925 odwiedzali Polskę sprawiał, że o sprawach stylu wiosłowania nie dyskutowało się zbyt wiele.

W chwili obecnej sprawa ta jest o tyle aktualną, że zbliżamy się do nowego sezonu, i to sezonu o tyle ważniejszego, że jest to ostatni sezon przed Igrzyskami Olimpijskiemi. Zagranica nie zasypia tak sprawy stylu, gdyż obecnie zapowiada się walka „na śmierć i życie" między Ameryką, Anglją a przedstawicielami krajów kontynentu, za jakich należy uznać Włochy i Niemcy. Tam, gdzie w grę wchodzą te same możliwości fizyczne i finansowe sprawa stylu może faktycznie odegrać decydującą rolę i dlatego dyskusja, prowadzona w prasie angielskiej, francuskiej i niemieckiej jest niezmiernie instruktywna.

Oczywiście, jeśli obecnie mówi się o stylu to musi się mówić o Fairbairnie. Człowiek ten wprowadził tyle właśnie energji i zaciętości do dyskusji. Gdyby bowiem ktokolwiek z poza Anglji wystąpił z tak ostremi zarzutami przeciwko stylowi dotychczas „obowiązującemu" to niewątpliwie głos jego utonąłby w pomroce zapomnienia, tak, jak się to dzieje z wieloma innemi reformami. Ale tym razem przeciwko zwartej koalicji starych „coachów" wystąpił Anglik, zarzucając tym właśnie „starym", że ich metody są już grubo niewłaściwe i, że należy je czemprędzej zmienić.

Hasła rzucane przez Fairbairna znajdowały i znajdują łatwych wyznawców. I my coś wiemy o tem, jak łatwo przyjmuje się wszelkie innowacje. Wiemy np., że po wizycie włoskich wioślarzy w Polsce wszystko rzuciło się na styl „włoski", w nim dopatrując się ideału stylu. Tak było dawniej ze stylem belgijskim, a jeszcze dawniej ze stylem „angielskim" z tym samym na który dzisiaj rzuca się kamieniem potępienia.

Teoretycznie rzecz biorąc istnieje tylko jeden dobry, właściwy styl wiosłowania. Będzie to styl wyrachowany teoretycznie, matematycznie, styl idealny, który faktycznie nie istnieje. Natomiast każdy człowiek, oczywiście zastanawiający się głębiej nad sprawami wioślarskiemi dojść może do pewnych przesłanek teoretycznych, na podstawie których wytworzy sobie pojęcie o stylu idealnym. Nie ulega wątpliwości, że ten styl, wymyślony przez jednostkę nie spodoba się wszystkim i od ilości, tych, którzy zainteresują się tym pseudoidealnym stylem zależy jego popularność.

W Polsce pracowało wielu trenerów zagranicznych, ale tylko niewielu z nich potrafiło wywrzeć bardziej decydujący wpływ na to, co zwykle określa się mianem stylu. Trenerzy ci to: Mac Alpin, Wingate, Haspel i Reinhardt. Pierwsi dwaj działali na terenie Warszawy i dziś ślady ich pracy zostały bardzo niewielkie. Z trenerów angielskich większe wartości wnosił, jeśli idzie o styl Mac Alpin, zwłaszcza w zakresie jazdy na jedynce. Wingate trenował ósemkę olimpijską AZS Warszawa i poza ten klub jego działalność nie wysunęła się.

Nieco inaczej było z trenerami niemieckimi, którzy lansowali wprawdzie nowoczesny styl angielski, ale styl najwięcej odpowiadający naszemu typowi fizycznemu. A to jest bodaj najważniejsze. Wprowadzanie i kurczowe trzymanie się stylu angielskiego w odniesieniu do naszych wioślarzy, z pośród których większość, to ludzie bardzo przeciętni pod względem sił fizycznych, nie mogło przynieść powodzenia. Z tego też powodu styl i metody pracy trenerów niemieckich więcej odpowiadały naszym wioślarzom.

Dziś jednak sprawa zaczyna się zaostrzać. Jeżeli przerzucimy pisma zagraniczne to wszędzie natrafimy na zaciętą i namiętną dyskusję na temat stylu. Dyskusja ta u nas jest nie do pomyślenia raz dlatego ponieważ liczba osób, zastanawiających się nad temi problemami jest bardzo ograniczona, po drugie ponieważ wogóle zdaje się nie jesteśmy zdolni do tak skrajnego przejmowania się takiemi sprawami, jak Anglicy czy Niemcy.

W Niemczech sprawa ta nabrała specyficznego obrotu. Przez szereg lat dawny styl angielski był wszechwładny w Niemczech i gdy po wojnie po raz pierwszy osady niemieckie przybyły do Henley fachowcy angielscy uznali, nie bez przykrości, że osady niemieckie wiosłują bardziej „po angielsku" niż osady angielskie. Styl ten początkowo zapewniał Niemcom pewną sumę sukcesów a nawet największe ich sukcesy, jak mistrzostwo olimpijskie na dwójkach w r. 1928 w Amsterdamie i mistrzostwo olimpijskie w r. 1932 w Los Angelos zostało zdobyte przez osady trenowane przez trenerów starej daty. (Mac Sulliwan w Berliner R. C.). Ostatnie mistrzostwa Europy, w których Niemcy brali udział po raz pierwszy po wojnie były dla Niemców



Dr. Tilgner podczas swojej ostatniej podróży do Ameryki zapoznał się z zasadami gry tennisa pokładowego, który zamierza rozpowszechnić wśród naszych wioślarzy jako doskonałe dopełnienie zaprawy wioślarskiej. Gra jest podobna do normalnego tennisa, lecz w tempie dużo żywsza, ponieważ korty są znacznie mniejsze. Miejsce piłki zajmuje elastyczny krążek gumowy, przerzucany przy przestrzeganiu pewnych zasad przez siatkę. Szczególnem rozpowszechnieniem cieszy się gra w tennisa pokładowego w Australji, gdzie rozgrywa się nawet mistrzostwa.

przykrą niespodzianką. Wprawdzie zwycięstwa w jedynkach i czwórkach bez sternika zadowoliłyby wiele narodów europejskich, niemniej jednak pozycja Niemców nie była tego rodzaju, jakiego się spodziewali. Ciosem dla nich było poprostu, że mistrzostwo zespołowe zdobyli Węgrzy, a porażki czwórki ze sternikiem i ósemki uznane zostały przez wioślarstwo niemieckie za klęski wprost narodowe.

To jest właśnie tło, na którem toczy się obecnie dyskusja na temat stylu. Fairbairn — czy nie Fairbairn. Oto naprawdę hamletowskie pytanie na które odpowiedź nie jest tak łatwo znaleść. Młodsza generacja Niemców emocjonuje się szalenie Fairbairnem i w nim widzi jedynie ratunek. Nie jest to jednak tak całkiem „bez ale" i wielu znanych wioślarzy niemieckich występuje dość ostro przeciw zbyt forsownemu lansowaniu „fairbairnizmu", ostrzegając przed niebezpieczeństwem.

O tem właśnie niebezpieczeństwie warto wspomnieć. Każda teorja jest dość trudna do zgłębienia, zwłaszcza zaś teorja ruchu fizycznego, ruchu sportowego. Dlatego też wielu ludzi jest skłonnych do przejęcia jedynie pozorów zewnętrznych i uznania ich za kamień węgielny danej teorji. Tak właśnie jest ze stylem wioślarskim. Jak wiadomo Fairbairn podkreślił zasadę swobody ruchu przy wiosłowaniu. Swoboda ta wyobraża się dość rozmaicie. Fairbairn np. występuje ostro przeciwko t. zw. usztywnianiu pleców, zatrzymywaniu siodła przy atakowaniu wody i t. p., które to punkty podtrzymuje, jako kardynalne, styl ortodoksyjny. Rzecz jasna, że punkty te są trudniejsze do opanowania i jeśli komuś powie się, że może wiosłować tak, jak mu jest wygodniej, a więc ze zgiętemi plecami, i t. p. to będzie chętniej tak właśnie wiosłował, wierząc, że to jest właściwy styl.

Na pewien typ ludzi nie będzie nawet robił wrażenia fakt odnoszenia porażek przy stosowaniu tego właśnie stylu. Będą przypisywali te porażki wszystkiemu innemu a nie właśnie błędom, wynikającym ze złego zrozumienia podstaw danego stylu.

Tu właśnie leży niebezpieczeństwo. Dziś teorja Fairbairna nie jest jeszcze zbyt znaną. Ale należy się spodziewać, że prądy nurtujące dziś zagranicę niebawem i do nas zaczną się przedostawać i dlatego tych wszystkich, którzy zajmują się szkoleniem nowych wioślarzy należy zachęcić do bardziej rzeczowego ujęcia sprawy i przestrzec przed zbyt entuzjastycznem wprowadzaniu nowości, bez należytego zbadania.

Sam Fairbairn dziś broni się przed fałszywem zrozumieniem jego teorji i podkreśla nie raz, że nie może być mowy o jego stylu a tylko o **metodzie treningowej**. Jest to bardzo ważne, gdyż chętniej się zawsze mówi o stylu, niż metodzie a często te dwa pojęcia miesza się ze sobą. Jedno natomiast nie ulega kwestji ani w ujęciu „ortodoksu" ani też u „fairbairnistów" a tem jest solidna praca wiosła w wodzie. I dlatego dziś gdy zabieramy się znowu do pracy na wodzie w treningu wioślarskim kwestję t. zw stylu usuniemy na drugi plan. Musimy się starać, aby nasi zawodnicy przeszli solidny trening, uzyskali maksymum możliwych sił fizycznych a potem umieli tę siłę wyładować na wiośle. Czy zaś ten wioślarz będzie doprowadzał wiosło wyżej do piersi czy niżej, czy będzie o ułamek sekundy później odjeżdżał ze siodłem czy wcześniej to wszystko są sprawy mniej ważne, zwłaszcza u nas, gdzie przeciętni wioślarze wiosłują dość słabo.

Niemniej uważam, że wszyscy wioślarze, a przedewszystkiem ci, którzy zajmują się szkoleniem młodszych kolegów powinni zainteresować się nowemi prądami, nurtującemi wioślarstwo na Zachodzie. Jeśli nawet nie zostaną zwolennikami tej czy owej metody wiosłowania to w każdym razie dowiedzą się o wielu rzeczach, które u nas są narazie dopiero w powijakach. Wiedzieć zaś więcej lepiej, niż wiedzieć mniej

Wł. Długoszewski

„Wojewoda Pomorski" zagranicą

„No, jutro już napewno wychodzimy w morze"—rzekł nasz szturman Janek, gramoląc się wdzięcznie wdół trapu. Jego zapowiedź wyjścia jutro w morze nie wywołała spodziewanego entuzjazmu, gdyż już od 5-ciu dni „wychodziliśmy", nie mogąc jakoś tego cudu dokazać. „Wojewoda" tkwił wciąż jeszcze na pokładzie olbrzymiego pływającego kranu Stoczni Gdańskiej, a załoga od rana do nocy odmładzała go na wszystkie sposoby, uszczelniając z wielką sumiennością pokład, malując podwodną część i burty, lakierując nadbudówki i wykonując multum drobnych robót, których na jachcie wychodzącym w morze jest zawsze pełno.

Wstał dzień smutny i ciemny, z niebem zasłoniętem zwałami ciemnych niżowych chmur. Nastrój jednak nie miał nic wspólnego z pogodą. Wszystkim nam jasno było na duszach, gdyż w dniu tym mieliśmy się dać ponieść wiatrowi na dwutygodniową włóczęgę po szmaragdowych wodach Bałtyku. Pracujemy od świtu, nawet szarże (bosman i szturman). Nasz stary „Wojewoda", kołysze się lekko na fali, strzelając ku niebu wyniosłym masztem i nastawiając swój szlachetny dziób na ostre podmuchy, sunące kanałem od morza. Ostatnia czynność: zatankować wodę. Kosztuje to nas znów trzy godziny czasu, gdyż jak się okazuje nawet ta, tak mało zdawaćby się mogło, skomplikowana dziedzina, wymaga pewnego doświadczenia. Strumień wody, pod ciśnieniem kilkunastu atmosfer, skierowany do naszego tanku wypełnia go tak dokładnie, że nasz biedny bak zaczyna cieknąć jak sito. Tracimy znów dużo cennego czasu na jego naprawę. Wreszcie dawno niesłyszane słowa kapitana: „Na stanowiska manewrowe!" — pieszczą radośnie ucho załogi. „Grot stawiać": i już w kilka chwil potem suniemy kanałem ostro na wiatr, ku morzu, żegnani lasem wyciągniętych rąk z pokładu „Daru Pomorza".

Niestety, wszystko sprzysięgło się przeciw nam. Na Bałtyku szaleje sztorm. Już wychodząc z Gdańska mieliśmy bardzo niepewną pogodę, a że nasz stary bajecznie połatany grot tak silnych wrażeń już nie przenosi, kapitan nasz postanowił przyczaić się na Helu i czekać aż się jako tako wypogodzi. Stoimy więc przy drewnianem molo helskiem, a nasze „wilki morskie" krążą po pomoście, opowiadając, zawsze chętnym do słuchania letnikom barwne historje o swych mrożących krew w żyłach przygodach na wszystkich wodach świata. Ich żeglarski język najeżony halsami, szkwałami, blokami, falami i t. p., imponuje wszystkim ogromnie, zdaje się głównie dlatego, że nikt ani słowa nie rozumie.

Tymczasem przeklęty niż nie chce nas wypuścić z pod swych skrzydeł. Sztorm nie cichnie ani na chwilę. Po niebie przewalają się w zawrotnem tempie zwały ciężkich ołowianych chmur, obryzgując nas co chwila deszczem. Studjujemy z wielką uwagą komunikaty meteorologiczne. Nic pomyślnego. Pod Arkoną wiatr S. W. dochodził 10° Beauforta. Trzeciego dnia przychodzą z Gdyni obie „Temidy", w wyniku czego mamy wieczerzę z wielką pompą. Nestor polskiego żeglarstwa, gen. Zaruski jest naszym gościem.

Piątego wreszcie dnia od naszego przybycia na Hel, gdyśmy opuszczali właśnie popołudniowy five w Riwierze, roztoczył się nam przed oczyma dawno niewidziany i oczekiwany z niecierpliwością widok. Cała skąpana w tej chwili w purpurze zachodnia część nieba była bez chmurki. Niż minął. Jesteśmy wolni. Dziś wychodzimy w morze. Mieszkańcy Helu żegnają nas bardzo serdecznie, improwizując ad hoc dancing na molo. Szczera, prosta niczem nieskrępowana wesołość opanowuje wszystkich. Pomost drży od śmiechów i śpiewów.

Wychodzimy. Dmie ostry Nord West. Okrążamy wielkim łukiem cypel Helu i bierzemy kurs na boję świetlną „Hel-Nord", skąd rozpoczyna się właściwa podróż, której celem jest Visby. „Wojewoda" chwyta wiatr i z sykiem rozpienia wody. Lecimy z wielką szybkością w jasną piękną noc księżycową na migocące w dali światło boji. Jakiś jacht idzie tym samym, co my kursem. To „Korsarz". Przesyłamy mu pozdrowienia i życzenia pomyślnych wiatrów.

Świt zastaje całą załogę przy refowaniu. Tylko przy brzegu było tak pięknie i spokojnie. Wiatr wykręcił na WNW i dmucha wcale nieźle, a „Wojewoda" przewala się po wielkiej posztormowej fali, rozbijając co chwila końcem bomu, grzbiety grzywaczy. Szczękając zębami z wrażenia i chłodu, wracamy pod pokład, by się trochę przespać.

Już całą dobę jesteśmy w morzu. Przebyliśmy szczęśliwie, nienawiedzane przez żadne statki serce Bałtyku i weszliśmy na szlak parowców idących wzdłuż brzegów Szwecji. Przeczuwamy bliskość lądu, choć do Gotlandu pozostało około 40 mil. Cudowna noc. Lecimy jak straceńcy, wśród bladej poświaty księżyca, iskrzącej się i polatującej na grzywach fal. Nie-masz większej rozkoszy, jak siedzieć przy sterze, gdy jacht raz po raz wylatuje na fali, by po chwili zwalić się znów w dół i zaryć z sykiem we wzburzone morze. Nasz stary „Wojewoda", to cudowny statek. Depcze i rozcina fale swym szlachetnym dziobem, rwie przed siebie, jak rączy rumak przez piaski pustyni, słucha steru jak dziecko. Jęczy z wysiłku, wibruje tysiącem wstrząsów, drży od uderzeń fal, lecz mknie dalej i dalej, depcąc miljony gór i dolin wzburzonego żywiołu. Siedzę przy sterze przez całą wachtę. Nie chcę, by mnie kto zastąpił, nie czuję zmęczenia, nie czuję zimna, nie czuję nic, niech się dzieje co chce, cały świat nic mnie nie obchodzi, byle dalej i dalej, całe życie tak pędzić.

Następny wieczór zastaje nas, kołyszących się lekko pomiędzy skałami, Stora-Karlsö i Lilla-Karlsö u zachodnich brzegów Gotlandu. Cała załoga jest zajęta czyszczeniem mosiądzów i myciem pokładu. Pozatem trzeba zaszyć rozdarty przy refowaniu grot i jak zwykle, coś zaszplejsować, gdzieś znów postawić opaskę i t. d. Szwedzkie łodzie podwodne wzięły nas sobie widocznie za punkt obserwacyjny, krążąc przez całe popołudnie dokoła nas. Po zachodzie słońca mamy sposobność obserwowania ciekawego zjawiska, fosforyzacji wody. „Wojewoda" sunie lekko, włokąc wąsy iskier po obu stronach dziobu.

Jesteśmy u celu. Blaski wschodzącego słońca spijają rosę z żagli i rozpraszają mgły, otulające strome wybrzeża Gotlandu. W dali cichy port drzemie jeszcze, odbijając się białą plamą budynków od porosłych zielenią zboczy. W podmuchach rzeźwej, porannej bryzy mkniemy po gładkiej spokojnej wodzie znacząc spienioną brudną nasz ślad. W dali widać zwichrzone kłębowisko ciemnych chmur Nadlatuje szkwał z deszczem, więc zwijamy szybko kliwer, by nas zanadto nie położyło. Mimo zmniejszenia powierzchni nośnej, wyrywamy w fantastycznem tempie wśród ryku rozbijanej dziobem wody. „Baczność"! Dnia tego bandera wcześniej, jak zwykle wędruje na gafel, by stare Visby wiedziało, że polscy żeglarze będą jego gośćmi.

Visby, dawniej potężne miasto Wikingów, dziś malowniczy obraz pieszczący miłe oko turysty, miasto potężnych ruin, wznoszących dumnie swe spowite bluszczem łuki, ponad biel schludnych, rozrzuconych z fantastyczną nieregularnością domków, dzisiejszych jego mieszkańców. Wygalowane bractwo, wybiera się na przechadzkę po mieście, świecąc od dołu bielą nieskazitelnie białych spodni. Witają nas wszędzie pogodne spojrzenia niebieskich oczu.

W dzień naszego odjazdu z miasta „ruin i róż" mamy licznych gości (płeć piękna). Poznane na dancingu piękności, przychodzą nas odwiedzić. Mimo to, część załogi uzbrojona w aparaty fotograficzne, łazi po mieście, trzaskając migawkami na wszystkie strony. Każdy pozatem czuje się w obowiązku zakupienia przynajmniej jednego noża szwedzkiego, celem nabrania jeszcze bardziej żeglarskiego wyglądu. Niebezpiecznie będzie teraz z nami zacząć. Nasz patefon wygrywa na pokładzie piękne tanga, foksy i mazurki, które podobają się naszym gościom, niemniej od polskiej wyborowej. Wyjazd wyznacza kapitan na godzinę 8 wieczorem. Tymczasem, jak na złość, wiatr, który podczas naszego całego postoju dął nieprzerwanie, poczyna słabnąć, a wreszcie cichnie zupełnie. Ponieważ bąk jest już pod pokrowcem, prosimy jakiegoś jachtsmena, stojącego obok, o pożyczenie nam swego. Tu się okazuje nadzwyczajna uprzejmość jasnowłosych synów północy. Wnet mamy dwie łodzie do dyspozycji. Podczas, gdy nasza załoga holuje, my zapraszamy trzech Szwedów na pokład i dajemy im strzemiennego, przyrządzonego po mistrzowsku przez naszego prowiant-majstra z wolnocłowego spirytusu. Tu mamy sposobność przekonać się, że Polacy, to istotnie szlachetna rasa. Od tego, co dla nas jest chlebem powszednim, Szwedom bieleje oko, a nasi goście nabierają najwyraźniej szacunku do naszych mocnych głów. Tymczasem nadchodzi lekki podmuch i zaczynamy pruć wodę o własnych siłach. Żegnamy więc uprzejmie Szwedów, którzy w doskonałych humorach, choć niezbyt pewnie zajmują miejsca w łodziach. Sunąc zwolna po prawie gładkiej powierzchni, oddalamy się od błyszczących za nami świateł gościnnego Visby. Koło północy gęsta mgła otoczyła nas ze wszystkich stron. Żałosne zawodzenie naszego rogu mgłowego rozlega się co pewien czas. Kompletny brak wiatru zmusza nas do holowania.

Cały następny dzień jest cudownym wypoczynkiem dla załogi. Idziemy bardzo wolno wśród mgły, lub kołyszemy się wśród ciszy morskiej. Wszyscy leżą pokotem na pokładzie na powyciąganych z kabiny materacach, zażywa-



„Temida I" w drodze do Szwecji.

Fot. J. Rylski

jąc rozkosznego wypoczynku w łagodnych promieniach, przebijającego mgłę słońca. Czasem załopocze tylko tracący wiatr żagiel, lub któryś z żeglarzy ryknie coś przez sen, przeżywając poraz drugi wrażenia dnia poprzedniego. Dopiero po obiedzie nastrój ożywia się nieco. Robimy wielkie pranie, wskutek czego powierzchnia naszego ożaglowania zwiększa się znacznie, a różne części męskiej garderoby wiszą wzdłuż wantów, jak flagi kodu międzynarodowego.

Co za wspaniały wiatr nas niesie! Wynagrodził nam całkowicie wczorajszą ciszę i przykrą martwą falę, kiedy to jacht przechodził wzdłuż brzegu Ölandu, tak blisko, że wśród ciszy nocnej, wyraźnie dochodził nas głos przyboju. Lecimy, jak na skrzydłach, pod pełnym fordewindem, rozpieniając krótką falę Kalmarsundu. Przed nami i za nami pochylone piramidy żagli. Roje szkunerów idą naszym kursem. Dumni jesteśmy z naszego staruszka. Żaden ze szkunerów nie dotrzymuje mu kroku, mimo, że idą na wszystkich żaglach i na motorach równocześnie. Z mijanych i spotykanych statków ciekawe oczy spoglądają na naszą banderę, trzepocącą dumnie pod gaflem. Z sinej dali wychylać się poczynają kontury budynków i urządzeń portowych. Mijamy w zawrotnym pędzie las wiech i boji i wśród ulewnego deszczu wchodzimy do Kalmaru.

Cicho śpi potężny zamek, jakby znużony historją ciążących na nim wieków. Na samotnej, z fal sterczącej skale, daleko w morze wysunięta, stoi baszta, strażnik tych wód. Jak przed wiekami fale opłukują jej stopy, jak przed wiekami gromadzą się na blankach krzykliwe mewy. Z murów zamku sterczą potężne paszcze dział. Tu kiedyś wsparci na halabardach strażnicy wybiegali wzrokiem w dal, aż po rysujący się na horyzoncie brzeg Ölandu, baczni, by obcy żaglowiec nie zakłócił spokoju tych wód. Na podwórzu zamkowem też pełno pamiątek. Leżą rzędem stare, przeżarte rdzą kotwice, szkielety prastarych łodzi i okrętów. Ludzie rozmawiają cicho. Nikt nie chce podnieść głosu, by nie budzić ze snu tych omszałych murów, co niejedną kartę historji kryją w swych cieniach

Wieże Kalmaru nikną już za rufą. Znów żeglujemy pełnym wiatrem, znów „Wojewoda" pruje fale w fantastycznem tempie. Wiele jachtów widzieliśmy podczas naszej podróży; prawie wszystkie były nowsze i wyglądały dla laika lepiej od „Wojewody". Ale to dla szczurów lądowych. My znamy naszego staruszka, wiemy o jego zaletach, zachwycamy się jego podwodną sylwetką, cudownym dziobem i wierzymy, że niejednego, nie dwóch potrafimy w kozi róg zapędzić. Robimy teraz przeciętnie 8 do 9 węzłów.

Załoga śpi spokojnie i twardo. Nagle ciszę kabiny, przerywaną tylko miarowem trzeszczeniem szafy (nasza zmora), zakłóca czyjś ochrypły głos: „Wstawać! Wszyscy na pokład do refowania". Niezbyt to przyjemne zrywać się z ciepłego łoża i wyłazić na obryzgiwany falami pokład, ale trudno Nadleciał szkwał. Szybkość mamy teraz nadzwyczajną. Tak nie żeglowaliśmy jeszcze ani razu. Idziemy ostrzej do wiatru i refujemy na pierwszy ref. O ile przykrem jest wychodzenie z kabiny, o tyle przyjemnym jest powrót. Zaraz będzie nam ciepło. Na rozgrzewkę pijmy po jednym głębszym na zdrowie wachtowych. Ale noc dzisiejsza miała nam zgotować nową niespodziankę. Jeszcze nie wszyscy zdążyli zejść po trapie, gdy słyszymy znowu okrzyk: „Cała załoga na pokład! Bąk się urwał!". Znudziło się „bydlęciu" iść za nami, jak pies za wozem cygana, więc widocznie postanowił pożeglować na własną rękę. Zerwał stalówkę 10 mm jak nitkę. Wszystkim się zdawało, iż stała się rzecz straszna. Dobra" — mówi Kapitan — „przygotować do zwrotu przez sztag". Lawirując, krótkiemi, równemi halsami wracamy po kursie. Z każdej burty kilka par oczu wpatruje się w ciemność. Nic nie widać Każdy spieniony grzbiet fali zdaje się być białą burtą bąka. Przy każdym zwrocie fale bryzgają na pokład, tak, że wkrótce wszyscy, a zwłaszcza grot-szotowi, są doszczętnie przemoczeni. Manewrujemy tak, aż do świtu. Robi się widniej, ale zarazem i zimniej. Wszyscy dzwonią zębami. „Trzeba, by ktoś wlazł na maszt"—mówi kapitan. Zgłasza się ochotnik. Przewiązuje się na wszelki wypadek topselfałem i drapie się mozolnie na saling. Wracamy teraz kursem kompasowym, wywindowawszy się niezliczonemi halsami według przypuszczeń kapitana daleko poza miejsce urwania się bąka. Po pewnym czasie z salingu dolatuje zwycięski okrzyk: „Jest, więcej na lewo!". Zmieniamy kurs i płyniemy we wskazanym kierunku. Po kilku minutach widzą go wszyscy. Z wielką ochotą zabiera się załoga do złapania niefortunnego uciekiniera, który tylko przez 3 i pół godziny cieszył się wolnością.

Już w dwie godziny później zmieniamy kurs, sunąc wzdłuż wysokich skalistych brzegu Bornholmu. Mijamy sterczące wysoko nad wodą malownicze ruiny zamku Hammerhavn. Pogoda jest cudowna, widoczność doskonała. Wkrótce też z silnej dali wychylają się kontury Rönne, celu naszej podróży. Zbliżamy się prędko, choć wiatr zesłabł i straciliśmy nieco na szybkości. Odcinek Kalmar-Rönne pokryliśmy w rekordowem tempie, robiąc 120 mil w ciągu 16 godzin. Rönne aczkolwiek jest ładnem i malowniczem miasteczkiem rozrzuconem na stromych stokach Bornholmu, mniej interesuje turystę, niż porty widziane przez nas przedtem. Niema tu zabytków historycznych, nie znać piętna wieków wyrytego na murach [illegible]żytnych budowli. Wystarczy jednak wyjechać za miasto, by nasycić oko widokiem skalistych poszarpanych brzegów, tonących wśród kwiatów i zieleni.

Na drugi dzień w południe jesteśmy znów na morzu. Wiatr słabnie coraz bardziej i wkrótce cichnie zupełnie. Słońce pali niemiłosiernie, a że nieporuszamy się prawie mamy więc doskonałą okazję do zażycia kąpieli. Woda rozpryskuje się co chwila od spadających w nią ciał. Cierpiących na wodowstręt doprowadzamy do lśniącego wyglądu przy pomocy szczotek pokładowych i szarego mydła

Kapitan chce podejść jaknajbliżej do brzegów niemieckich, gdyż wysoki stan barometru i rodzaj zachmurzenia nie wróżą silnych wiatrów na pełnem morzu. W pobliżu brzegów da się wykorzystać nocną bryzę odlądową. Idziemy bardzo wolno. Popołudniu jednak spostrzegamy już ląd. O zmroku robimy zwrot i pelengujemy latarnię Rügenwaldermünde. Całą noc płyniemy wzdłuż brzegów niemieckich, radując się świeżą nocną bryzą, która nas szybko zbliża do ojczystych brzegów. O świcie jesteśmy już na trawersie Jastrzębiej Góry. Szturman zlicza ilość mil morskich. Na pięć dni w morzu wypada 640 mil morskich, 2 doby w Visby, 2 doby w Kalmarze, 1 doba w Rönne. Razem 10 dni. Rozewie powitaliśmy z należną mu czcią, jako polski skrawek ziemi, lecz bez entuzjazmu, gdyż tu zaczyna się kres naszej wędrówki beztroskiej i obfitującej w tyle niezapomnianych wrażeń, których dostarcza tak hojnie morze, morze zawsze piękne, nigdy niezbadane, ciągle ciągnące żeglarzy na swe szlaki. Myśli nasze lecą w dal, jak mewy co lecą za nami. Te samotne ptaki odbywające swą odwieczną wędrówkę, zdają się mówić w takt uderzeń swych skrzydeł: „Wrócisz, wrócisz na morze żeglarzu, boś je raz poznał i pokochał". Wrócisz, przywoła cię znów niezapomniana pieśń wiatru, tęsknota za beztroskiem życiem wśród bezkresu wód, przywoła się przedziwna pieśń fal...

E. Rodkiewicz
A. Z. M. Gdańsk.

Regaty jachtów turystycznych

W pierwszym numerze lutowym „Die Yacht" ukazał się ciekawy artykuł komandora v. Nostitza na temat wciągnięcia jachtsmenów-turystów do regat, co jest w interesie rozwoju sportu żeglarskiego i w interesie koleżeństwa sportowego. Wychodząc z tego założenia Niemiecki Związek Żeglarski stworzył na razie klasę turystyczną 30 m. (30 m² Einheitskreuzer), większe klasy są brane pod uwagę. Wprowadzenie klas turystycznych jest konieczne, gdyż tylko regaty jednakowych współzawodników pozwalają na zupełnie sprawiedliwe ich porównanie między sobą. Dopiero wówczas jest możliwy sport we właściwem tego słowa znaczeniu. Dotychczasowe regaty handikapowe nie spełniają w zupełności tego zadania, choć nie można im odmówić dużego znaczenia w sensie wyszkolenia żeglarskiego.

Nostitz twierdzi bardzo słusznie, że, skoro się wymaga od jachtsmena-turysty, żeby stawał do regat, i kupował sobie w tym celu jacht klasowy, to trzeba dać mu odpowiedni statek, który służyłby mu równie dobrze do celów turystycznych i trzeba organizować regaty jachtów turystycznych z uwzględnieniem szczególnych właściwości turystyki morskiej.

Kwestja odpowiednich jachtów została już przez D. S. V. rozwiązana, natomiast organizacja regat wymaga pewnej reformy i pod tym względem rozwija Nostitz bardzo ciekawe poglądy.

Przedewszystkiem regaty jachtów turystycznych nie powinny odbywać się równocześnie z regatami jachtów sportowych (regatowych) i na tym samym obszarze wodnym, gdyż wprowadza to zamieszanie i utrudnia obserwację przebiegu zawodów.

Ale również i forma zewnętrzna regat tych dwóch kategorji jachtów powinna być różna, stosownie do charakteru reprezentowanych przez nie sportów.

Regaty jachtów regatowych są czysto wyścigiem szybkości, w którym zręczność sternika i dobra konstrukcja jachtu powinny być wyłącznie warunkiem powodzenia. Pod tym kątem widzenia organizuje się zawody. Kurs musi być tylko taki długi, żeby sternik mógł wytrzymać bez przemęczenia, miejsce musi być tak wybrane, żeby wiatr i prąd nie wywierały jednostronnego wpływu.

W regatach turystycznych chodzi natomiast o **wykazanie sprawności nawigacyjnej i manewrowej** podczas dłuższej podróży morskiej. **Nie chodzi tu o najwyższe napięcie sportowe jednego sternika przez krótki przeciąg** czasu, lecz o wydajność pracy pewnej **zwartej załogi przez dłuższy okres.** Nie tyle szybkość jachtów, ile ich odporność w niepomyślnych warunkach nawigacyjnych jest tu miarodajna. Dlatego też pożądana jest różnorodność warunków zewnętrznych (wiatr, pogoda, prądy). Dobry sportowiec-turysta musi umieć te zewnętrzne warunki odpowiednio ocenić i wyzyskać.

Kryterjum dla porównania zawodników między sobą będzie jednak i na regatach turystycznych stanowiła szybkość, t. zn. kto pierwszy przyjdzie do celu. To też trzeba organizować te regaty w ten sposób, żeby praktyka żeglarska, nawigacja i znajomość meteorologji, miały zasadniczy wpływ na szybkość.

Najlepszą formą regat są bezsprzecznie z powyższych względów regaty długodystansowe. Ponieważ jednak większość jachtsmenów nie rozporządza nieograniczenie swoim czasem, naodwrót jest przeważnie ograniczona terminami urlopów, więc regaty długodystansowe trudno jest zorganizować, a w każdym razie nie można urządzać ich zbyt często. Do tej kategorji regat należą regaty: Helgoland-Skagen-Kilonja.

Ze względu na wyżej przedstawione trudności urządzania regat długodystansowych, proponuje Nostitz organizowanie w ramach wielkich imprez regatowych, jak np. Tydzień Kiloński, regat dla jachtów turystycznych specjalnych — niejako regaty długodystansowe ograniczono do mniejszego rejonu i krótszego czasu, który wynosiłby jakich 20 do 30 godzin. Te warunki, które podczas długo trwającej nawigacji na rozległym rejonie, same przez się istnieją i wystawiają żeglarzy na próbę, muszą naturalnie przy tej „namiastce" być stworzone sztucznie, przez stawianie pewnych konkretnych zadań nawigacyjnych.

Przedewszystkiem kurs musi być tak wybrany, żeby boja zwrotna (lub więcej takich znaków kursowych), musiała być znaleziona nawigacyjnie. Znaki te należy umieścić w pewnych, przez współrzędne geograficzne (szerokość i długość) ściśle oznaczonych punktach i dać im taką formę, żeby nie były dalej widoczne, jak najwyżej na $1^1/_2$ mili. Odnalezienie takiego znaku wymaga naturalnie dobrej nawigacji i starannie sprawdzonego kompasu. Następnie w odpowiedniem miejscu na lądzie, należy urządzić punkt kontrolny, w którym zawodnik musiałby dać sobie potwierdzić swoją obecność. Kontrola ta musiałaby być tak urządzona, żeby zaświadczenie nie mogło być uzyskane „en passant", np. przez podanie kartki z końca przystani na przejeżdżający jacht. Punkt kontroli musiałby się znajdować gdzieś w głębi portu (zatoki), tak, żeby jacht musiał albo przycumować się, albo zatrzymując się, wysłać kogoś z załogi na ląd po zaświadczenie. Jest przytem obojętne w jaki sposób wysłannik tam się dostanie, wpław, na bąku wiosłując, czy żeglując. Ponieważ taki manewr może wypaść także i w nocy, może być on szczególnie interesujący. W każdym razie, zadania muszą być tak obmyślane, żeby sposób ich wykonania miał bezpośredni wpływ na czas przebycia całego kursu.

Szkoda tylko, że Nostitz nie podaje metody obliczenia ostatecznych wyników w ten sposób organizowanych regat.

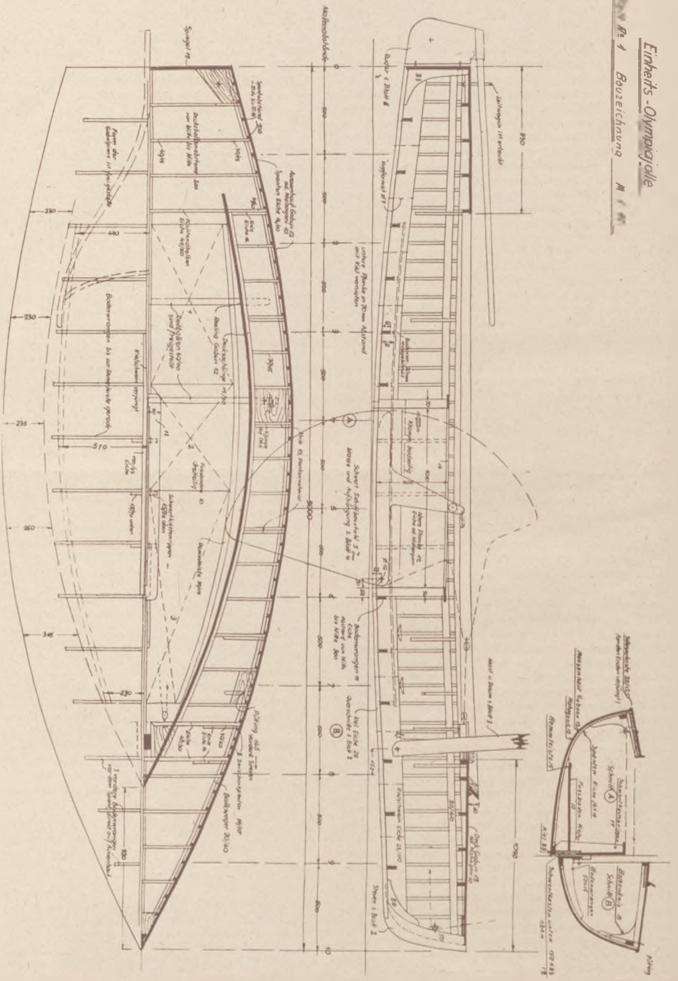
Na zakończenie proponuje autor urządzanie regat turystycznych zespołami. Każdy z uczestniczących klubów stawia zespół jachtów, który musi płynąć stale pod jednem dowództwem, o ile możności komandora klubu. Nagroda przypadałaby klubowi, którego zespół przejdzie pierwszy przez cel.

Streszczone powyżej propozycje należy uważać za bardzo celowe, gdyż wprowadzają one do turystyki morskiej pierwiastek **walki**, współzawodnictwa — bez którego niema sportu.

Choć nie mamy jeszcze i może jeszcze nie prędko mieć będziemy turystyczne jachty klasowe, to przecież warto byłoby, żeby nasze kluby morskie zwróciły uwagę na ten dział żeglarstwa i zaprzęgły naszych „włóczęgów" morskich do pracy sportowej.

Czesław Patalenz.





Olimpijka (Olympia-Jolle) typ ostatecznie ustalony na Olimpjadę 1936

Polski Związek Żeglarski
Warszawa, Pierackiego 15 m. 1

KOMUNIKAT.

I. Klasa 10 m². Wobec wyznaczenia klasy 10 m², jako typu olimpijskiego przez Międzynarodowy Komitet Olimpijski, Polski Związek Żeglarski chcąc ułatwić budowę łodzi tego typu, wzywa Kluby i zainteresowane osoby do zgłoszenia ewent. zapotrzebowań na te rysunki — do dnia 1 maja r. b., a to w celu zorjentowania się w ilości potrzebnych egzemplarzy. Przypuszczalny koszt z szablonami wyniesie ca 100 zł.

II. Komunikaty. P. Z. Ż. zawiadamia, że od chwili obecnej wszystkie komunikaty będą podawane za pośrednictwem „Sportu Wodnego" i tylko sprawy pilne względnie terminowe będą podawane Klubom w drodze bezpośredniej.

Warszawa, 18 marca 1935 r.

Za Zarząd P. Z. Ż.

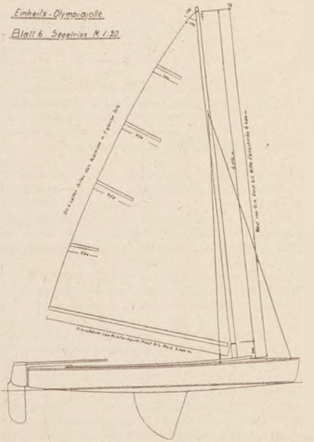
Sekretarz: *Jerzy Lisicki*

Prezes *Czesław Petelenz* *Komandor*

Olimpijka

Olimpjada, która jak wiadomo odbędzie się w roku przyszłym w Niemczech, a o ile chodzi o zawody żeglarskie, w Kilonji, zbliża się ku nam wielkim krokiem. Czas więc najwyższy rozpocząć na serjo przygotowania do tej wielkiej międzynarodowej imprezy, na której nie powinno zabraknąć bander naszych klubów żeglarskich. Jesteśmy niestety jeszcze zbyt biedni, żebyśmy mogli kusić się o laury na dużych jachtach morskich, natomiast „olimpijka" (Olympia-Jolle) jest typem, który nie przekracza naszych możliwości finansowych i technicznych, gdyż cena jej, przy wykonaniu w kraju nie powinna przekraczać 1300 zł., a może będzie i niższa, zastęp zaś żeglarzy, którzy prowadzą znakomicie jachty mieczowe jest już w Polsce dość pokaźny.

O ile nam wiadomo, jest już podobno 6 takich jachtów w budowie i byłoby bardzo pożądane, żeby ich liczba osiągnęła tuzin, gdyż wówczas łatwiej będzie przeprowadzić eliminację.



Olimpijka (Olympia-Jolle) ożaglowanie.

Ponieważ wielu żeglarzy nie zna jeszcze tego typu i słysząc o **„olimpijce"** wyobraża sobie **„dingy"**, który był klasycznym typem na poprzednich olimpjadach, więc uważaliśmy za wskazane podać do wiadomości naszych szanownych Czytelników reprodukcje oryginalnych planów konstrukcyjnych typu „Olympia-Jolle", takich jakie ustalił po długich studjach i próbach niemiecki związek żeglarski. Zaznaczamy, że oryginalne plany i szablony posiada P. Z. Ż. i chętnie będzie służył pp. Członkom zrzeszonych Klubów informacjami.

Observer

Wolna trybuna

Odpowiedź Panu J. Panasewiczowi Nr. 4 „Sportu Wodnego" 1935 r.

***Od Redakcji:** umieszczamy tę odpowiedź z powodu popularnego ujęcia i ew. korzyści dla naszych młodych czytelników.*

Kochany Wilczku.

Wyciągam swą szorstką łapę, by przyjaźnie uścisnąć łapkę nie pacuka*) lądowego, lecz wilczka — tyle bowiem w nim zapału.

Pozwalam sobie na taki zwrot, bo mam siebie za starego wilka, a z urodzenia jestem też kresowiakiem.

Otóż, jak mówią na Kresach, wiadomo, wilczek jeszcze młody, niedoświadczony, trzeba jego pouczyć.

Redakcja „Sportu Wodnego" w tym samym numerze w swej odpowiedzi podała już bardzo cenne uwagi, które wzupełności podzielam. Chciałbym jeszcze dodać, że wilczek nie zna widocznie całej siły i potęgi wody i wiatru.

Teoretycznie ta kombinacja z opuszczoną szyną może i dobra, ale biorąc praktycznie, nie nadaje się wcale. Już w osiemdziesiątych latach zeszłego stulecia stosowano tak zwany „bubl-kil". Była to dość gruba stalowa pionowa blacha, umocowana kątownikami i śrubami, lub bolcami na stałe od dołu do kilu przeważnie małego jachtu (jolki). U dołu tej blachy było przynitowane żeliwne lub ołowiane cygaro i wszystko to mocno i na stałe.

Powiększało to znacznie stateczność jachtu i było dobre dla głębokich rzek i jezior. Na morzu ta konstrukcja była nie dostatecznie mocna i kile podczas burzy rozluźniały się i odłamywały.

A co dopiero taka ruchoma konstrukcja — kombinacja drzewa i metalu w lekkim kajaku?

Na spokojnej nawet wodzie i przy nieco silniejszym wietrze, wiatr napierając z boku na żagle, będzie przeginał jacht na jedną stronę, opuszczona szyna będzie pracowała w przeciwnym kierunku.

Na stały takielunek i kadłub będą działały znaczne siły i niespółmierne do lekkiej budowy kajaka i albo wanty nie wytrzymają i maszt się złamie, lub kadłub będzie rozrywany i jak sito ciągnął wodę.

Pierwiej czy później nastąpić to musi, chyba, że wszystko będzie ciężkie i solidne, że sam kajak rozminie się ze swem zadaniem.

Co do morza, to tam stały ruch wody. Albo jest stara fala, albo nowa pod wpływem świeżego wiatru, albo, najgorzej, obydwie zwalczają się nawzajem idąc w różnych kierunkach i tworząc bardzo nieprzyjemne stożki.

Wszystko to rzuca małym kajakiem przy lada silniejszym wietrze, a nieraz i długo jeszcze, gdy wiatr ucichł zupełnie.

Chcę tu zaznaczyć, że znam wypadek, gdy właściciel solidnego morskiego jachtu, powodowany ambicją, chciał zwyciężyć swego przeciwnika na takim samym jachcie i za kiepską radą, powiększył i pogłębił kil swego jachtu, dodając ołowiu. I cóż? Wkrótce stracił maszt, a kadłub zaczął przeciekać, a konkurent pływał zdrowo na swym jachcie szereg jeszcze lat. Również w końcu zeszłego stulecia, gdy budowaną zabajkalską kolej na Syberji, duży parowiec szedł z Petersburga do Władywostoku i załadował części lokomotyw i szyny na same dno. Statek stał się nadzwyczaj statecznym, lecz, gdy zaczęło nim rzucać na Indyjskim oceanie, wiązania i nity blach nie wytrzymały, zaczął przeciekać tak dalece, że z trudem dowlókł się do jakiegoś portu, gdzie dokonano gruntownej naprawy, a ładunek rozmieszczono tak, by punkt ciężkości nie leżał za głęboko i statek osiągnął większą miękkość ruchu.

Niech więc wilczek pozostawi szynę w domu, a sam, z Bogiem, rusza w świat wodami śródlądowemi tak, jak radzi to Redakcja, a jeśli i wytknie nos na morze podczas dobrej pogody, to niech idzie wzdłuż brzegów pod opieką matki Ziemi.

A gdy wilczek porośnie w sierść, jak należy i od szkotów i fałów nabierze szorstkich łap, wtedy niech zbuduje sobie niewielki jacht kilowy i puści się na prawdziwe pełne morze.

W końcu zapytam jeszcze: czy wilczek dobrze pływa, bo bez tego ani rusz!

E. Fryzendorf

*) pacuk — po wileńsku oznacza pac — szczur.



Fragment regat żeglarskich w Mentonie

Przeprawa składakiem przez polskie morze

1. Z Gdańska do Gdyni

Tuż przy wylocie na morze znajduje się na prawym brzegu kanału — Westerplatze, teren zajmowany przez wojsko polskie. Skierowaliśmy tam nasz składak, aby zapytać wartownika, czy morze jest spokojne, gdyż obawialiśmy się, że nie będą nas chcieli wypuścić z portu, ale podoficer wrzeszczał ze swej budki, zabraniając podpłynąć do brzegu. Z lewego brzegu znowu krzyczał do nas, wymachując rękami, jakiś Niemiec z domku zarządu portu. Prawdopodobnie bronił nam wpłynąć na morze, lecz już zdecydowaliśmy wypłynąć i, udając, że nic o nas chodzi, kilkudziesięcioma mocnemi pociągnięciami przybliżyliśmy się do latarni morskiej, którą minąwszy — wskoczyliśmy „Minogą" na morze. Wskoczyliśmy, bo takie odczuliśmy wrażenie.

Byliśmy swobodni. Wszystkie tarapaty falowo-okrętowe i zapełnione ludźmi brzegi były za nami, a przed nami nieskrępowana wolność.

Morze przy brzegu było spokojne i piękne, przybrawszy koloryt nieba, upstrzonego różnobarwnemi chmurami— pozostałością po burzy. Nieco dalej od brzegu widać było na powierzchni słabą szarość niespokojnego morza.

Płynąc kanałami Gdańska pragnęliśmy dostać się tylko na morze, aby mieć nocleg na pustem wybrzeżu i możność gotowania. Gdyśmy już cel osiągnęli zapomnieliśmy o głodzie i zachciało się nam przybić jeszcze tego dnia do brzegu polskiego, co rozpoczęliśmy kontynuować, wziąwszy się do wioseł. Było już po godzinie piątej.

Morze wywiera silne wrażenie swym ogromem i widoczną potęgą szczególniej, gdy się je widzi po raz pierwszy, potem wrażenie maleje. Takie emocje już przeżyliśmy dawniej, a teraz chodziło nam o wrażenie, jakie osiągnimey płynąc łódką.

Znajdowaliśmy się od brzegu dalej, niż 200 metrów, z drugiej strony kajaka otwarte morze, a pod nami głębia. Otoczenie takie w pierwszej chwili wzbudziło w nas małą grozę, która już po kilku minutach znika. Raźno wiosłowaliśmy pomimo głodu i rosnącego zmęczenia, dążąc do polskiego wybrzeża, do Gdyni.

Brzeg wygięty jest tam łukowato; pragnąc skrócić drogę, skierowaliśmy łódkę na drugi koniec łuku, co nas stale oddalało od brzegu. Drugim końcem łuku było wysokie wybrzeże Kamiennej Góry, sąsiadującej z Gdynią. Na horyzoncie — na prawo Kamiennej Góry zarysowała się lekko linja lasów helskich.

Do Gdańska i z Gdańska sunęło na pełnem morzu kilka okrętów, pozostawiając za sobą smugi dymów, które się wolno rozciągały, opadały i znikały. W ciągu naszej trzygodzinnej jazdy z Gdańska do Kamiennej Góry ciągle widzieliśmy na morzu kilka okrętów.

Odczuliśmy lekką falę — łódka się zakołysała. Po chwili druga, trzecia — sunęły jedna za drugą z morza na ląd, prawie na bok kajaka, zaledwie trochę ukośnie. Wzrastały ciągle i kołysały nas na wszystkie strony.

Minęliśmy plażę i molo w Oliwie i zbliżaliśmy się do molo w Zoppotach. Wtedy już morze zaczęło mówić swym szumiącym głosem i jakby do taktu grzmociło o brzeg falami w równomiernych odstępach czasu, lub w równych między odstępami opóźnieniach. Oliwa i Zoppoty były puste. Gdzie niegdzie tylko zjawiał się na brzegu otulony w swetry człowiek. Plaże czekały na letników, na gorąco i na gwar.

Tymczasem woda pieniła się już daleko od brzegu i pędziła na nas, przelewając się, jakby za płytka była forma, nadająca jej kształt fali.

Morze huśtało nas coraz wyżej, a że płynęliśmy ukośnie do fal — przechylało kajak w lewo, w prawo, w tył i naprzód. Raz ja byłem w górze, raz Mietek. Pozycje „Minogi" były skomplikowane, bo jednocześnie z ruchami naprzód i w tył, przechylało nas w oba boki. Pochylenie łódki było tak ostre, że trzeba było wiosłami stwarzać równowagę.

W Zoppotach spostrzegliśmy przy lądzie kajak, który ujrzawszy nas, skaczących po falach daleko od brzegu, również odważył się wypłynąć na morze, lecz zanim dotarł do linji naszej drogi, byliśmy już daleko.

Już wyraźnie widzieliśmy brzeg polski. Już rozróżnialiśmy szczegóły na brzegu, więc czuliśmy się prawie w domu.

Zbliżał się kres dziennej wędrówki, najdłuższej z wszystkich, w poprzednich dniach odbytych. Wiosłowaliśmy już resztkami sil, a żołądek przestał domagać się pożywienia— z zasłabnięcia.

Okoliczności tego dnia tak się składały, żeśmy nie mieli czasu jeść. Na terenie Gdańska pędziła nas naprzód chęć i konieczność dobrnięcia do morza, a znalazłszy się na morzu, z emocji zapomnieliśmy o głodzie i postanowiliśmy dopłynąć do Gdyni, co znowu wstrzymało spożycie posiłku o trzy godziny, ponieważ rozbujane morze kazało czuwać z wiosłem w rękach. Wzajemnie sobie wytłomaczywszy te względy i zaakceptowawszy ich słuszność, dążyliśmy do wytkniętego na dzisiaj celu. Wyobraźnią już ten cel osiągnęliśmy i napychaliśmy się w pierwszej chwili wylądowania chlebem z masłem i suszoną kiełbasą, a popijaliśmy czarną kawą, która jest doskonałym napojem, nadającym się do długiego przechowania. W rzeczywistości zaś — potęgująca się burzliwość morza niepokojąco igrała ze składakiem.

Byliśmy przy górzystem wybrzeżu Kamiennej Góry, a ponieważ było tu ślicznie — podążaliśmy do lądu na nocleg.

Została do pokonania jeszcze jedna przeprawa: lądowanie. Fale z szumem i grzmotem waliły o brzeg, rzucając tysiącami drobnych kamieni, a następowały szybko po sobie. Gdy pierwsza, rozlana po brzegu, z powrotem ściekała do morza — następna już z szumem na nią wpadała. Mieszały się, pieniły i razem znowu waliły w brzeg, szorując go kamieniami. Atak każdej fali trwał zaledwie kilka sekund. Spodziewając się, że morze będzie nas przy lądowaniu traktowało tak, jak te drobne kamienie, zrobiliśmy plan lądowania: ja miałem wyskoczyć, jak tylko będzie odpowiednio płytko i ciągnąć kajak na ląd, żeby uniknąć zalania nas przez falę. Tak też uczyniłem, lecz ratując lecące do wody wiosło, machnąłem niem tak niefortunnie, że oparło się w locie na głowie Mietka, również wyskakującego z kajaka. Uderzony, przez moment zastanowił się nad powodem ciosu, a to już wystarczyło nadpędzącej fali, aby na niego chlusnąć i wlać wody do kajaka. Lądowanie nie udało się.

Staliśmy dwa kilometry od Gdyni.

Tak minął dzień pełen wrażeń, różnorodności, niespodzianek i triumfu, bo triumfem było przepłynięcie przestrzeni Tczew-Gdynia w ciągu jednego dnia.

2. Z Gdyni na Hel

(19 czerwca).

Obudziła mnie cisza uspokojonej zatoki delikatnie pieszczącej się z brzegiem. Było zupełnie widno, choć zaledwie

trzecia rano. Przez pół godziny jeszcze odsypiałem wartowniczą noc, a potem wstaliśmy obaj, szykując się do odpływu, aby wykorzystać spokój zatoki.

O godzinie pół do piątej odpłynęliśmy po spożyciu skromnego śniadania. Skierowaliśmy kajak na wylot portu gdyńskiego.

Cała Gdynia i port jeszcze spały. W rannem słońcu bieliła się plaża i nowe gmachy Gdyni. Opuszczona przez nas Kamienna Góra z daleka była tak samo piękna, jak z bliska. Żal było od niej odpływać.

Zerwał się lekki wietrzyk, spychając nas na ląd. Trzeba było wiosłować lewą mocniej.

Czyste niebo i słonko przygrzewające coraz cieplej, nie zdradzały mającej nadejść wkrótce wichury.

W porcie było cicho, okręty stały przy dźwigach. Mijając wjazd do portu, przystrojony ładnemi latarniami, ujrzeliśmy stojące w porcie dwa krążowniki angielskie, podobne do widzianych w porcie gdańskim.

Pomimo niedzieli okręty nie świętują. Już o tak wczesnej porze kilka wypłynęło z portu, kierując się na pełne morze. Również zjawiły się na horyzoncie okręty zdążające do portu.

Minęliśmy długą, betonową ścianę portu popłynęliśmy na krótkiej przestrzeni wzdłuż lądu i potem skierowawszy łódź nosem na morze, ruszyliśmy na zdobycie niewidocznego Helu.

Przed nami błyszczał w słońcu wielki obszar wody, za którym znajdował się cel naszej podróży: Hel.

Zatoka dotąd spokojna zaczęła lekko falować. Po pewnym czasie stwierdziliśmy, że wiatr ciągle wieje, wznieca fale, lecz nie w takim stopniu, żeby to nam mogło uniemożliwić jazdę, więc popłynęliśmy naprzód, pozostawiając w tyle ląd i Gdynię.

Wiatr miał kierunek z zachodu na wschód, czyli wypędzał wodę z zatoki.

Po godzinie oddalania się od lądu zobaczyliśmy na horyzoncie jakieś dwa maszty, czy kominy. Domyślamy się, że są to latarnie morskie na Helu, lecz powstała obawa, że widzimy naprawdę kominy okrętów. Chodziło nam przecież o ujrzenie jakiegoś stałego punktu, któryby pozwalał na obserwację, czy zbliżamy się do celu, bo do tej pory widzimy tylko wodę, coraz bardziej falującą, a nie widzimy wyniku ciągłego i silnego wiosłowania. Wydaje się właśnie, że stoimy w miejscu. W początku orjentowaliśmy się po wzrastającej odległości między nami i pozostającym w tyle lądem, lecz czem dalej, tem trudniejsze było stwierdzenie ruchu naprzód, oczywiście byliśmy głęboko przekonani o zbliżaniu się do Helu, brak było tylko dowodu.

Burzliwość zatoki wzrastała. Fale były coraz wyższe z coraz głębszemi rowami i gwałtownie znosiły składak z obranej linji drogi, na morze. Wynosiły nas fale wysoko i momentalnie rzucały w dół.

Podczas lotów górnych zauważyliśmy na horyzoncie, nad samą wodą, linję wierzchołków lasu helskiego. Byliśmy wtedy w najstarszem miejscu zatoki, bo na samej granicy z morzem. Wówczas rozpoczęło się gwałtowne rzucanie łódki na wszystkie strony. Niewiele wiosłowaliśmy, gdyż trzeba było wiosłami stwarzać równowagę dla kajaka i to bardzo szybko z prawej, potem z lewej strony. Sytuacja była poważna i z każdą chwilą stawała się groźna. Morze pomiatało „Minogą" straszliwie. To widzieliśmy horyzont, to byliśmy otoczeni wysokiemi na jakieś dwa, trzy metry ścianami wody. Ląd był daleko, Hel wcale nie bliżej, a wokoło nas kłębiła się rozbujana woda i napełniała nam uszy swym szumem.

Wysiłki skierowaliśmy na utrzymanie równowagi łodzi i niedopuszczenie do uderzenia falą w bok, coby nas natychmiast wysypało, i katastrofa gotowa, gdyż składak szybkoby zatonął, a nam pozostałaby jedyna możliwość dopłynięcia własnoręcznie do któregokolwiek z brzegów, oddalonych po kilkanaście kilometrów każdy. Nie byłoby to łatwe podczas takiego wzburzenia zatoki.

Doskonale się orjentowaliśmy w grozie położenia i przez chwilę rozważaliśmy ewentualność zawrócenia do Gdyni, lecz ponieważ, według przypuszczeń, znajdowaliśmy się w połowie drogi i niebyśmy przez powrót nie zyskali, chyba tylko łatwiejsze płynięcie w poprzek fal, — zdecydowaliśmy płynąć naprzód.

Fale wyrzucały nas na morze i nie mogliśmy płynąć prosto na Hel. Trzeba było obierać drogi pośrednie, to znaczy, że po raptownem skierowaniu łódki ukośnie pod wiatr w kierunku na środek półwyspu i po zdobyciu w ten sposób pewnej przestrzeni poza linją właściwej drogi — znowu skręcaliśmy łódź raptownie w kierunku ukośnie z wiatrem, na otwarte morze, znów przekraczaliśmy linję właściwej drogi, lecz ze strony przeciwnej poprzedniego przekroczenia. W wyniku naszego lawirowania, przy skakaniu w górę i w dół i fruwaniu wprost po grzbietach bałwanów, była linja właściwej drogi: Gdynia-Hel.

Niebezpieczeństwo nie malało, ale rosło. Chwilami wiatr tracił stały kierunek, wzniecał fale na wszystkie strony i nie mogliśmy się ustrzec zalewania całego „pokładu". Woda, rozbijając się o falochron łódki, pryskała, zalewała nam twarze, przesiąkała do środka, wpadała szparami do wnętrza. Na dnie czuliśmy wodę, bagaże mokły, lecz nic to nie znaczyło wobec nadludzkiego wysiłku, aby dopłynąć.

Jak się to skończy? — wystękiwaliśmy przy wysiłku wiosłowania i bez przerwy znajdowaliśmy się to wysoko, to znów nisko. A wiatr świstał i woda szumiała.

W pewnej chwili zobaczyliśmy, skaczącą tak samo jak my łódkę rybacką, lecz bez ludzi. Był to znak, że zatoka podobnie była wzburzona i przy brzegu, jeśli porwała łódź.

Różne myśli nas trapiły, a nie były one jasne i wesołe. Już widzieliśmy wzmiankę w gazetach, że morze wyrzuciło na brzeg kajak, ale bez wioślarzy.

Czas się dłużył, a siły uciekały. Żołądek był już zupełnie próżny, co odczuwaliśmy tylko intuicyjnie, nie mając wolnej myśli na rzeczywiste zauważenie głodu.

Wreszcie powoli Hel zaczął się przybliżać. Widzieliśmy teraz już mniej równą linję lasu, poszczególne grupy drzew, białe domki.

Niedaleko nas przepłynął holownik, ciągnący jakiś zardzewiały kadłub statku. Dalej minął nas w oddaleniu pasażerski statek linji Gdynia-Hel. Czuliśmy się raźniej i pomimo zmęczenia wiosłowaliśmy ciągle.

Ląd był coraz bliżej.

Odważnie wskakiwaliśmy „Minogą" na grzbiety fal, które nas niosły już prosto na Hel.

Wylądowaliśmy sprawniej, niż wczoraj, jednak fale tak szybko po sobie następowały, że jedna wskoczyła do kajaka, mocząc do reszty wszystkie bagaże.

Patrzyliśmy na plażę helską, na uśpione jeszcze wille (a była już godzina dziewiąta rano), na grzmiącą i rozhukaną zatokę, a wciąż nam się zdawało, że płyniemy, że co chwila składak wspina się na wał i opada w głęboką gruzdę. Staliśmy na brzegu — a jeszcze płynęliśmy i pomimo wspaniałej przyjemności, jaką daje skakanie kajakiem po wysokich falach — widzieliśmy trzeźwo całą grozę minionej sytuacji.

Z takiego kłębowiska obrazów, widzianych i odczutych, z kłębowiska spojonych z temi obrazami myśli i uczuć, wyłoniło się wreszcie, osiadło na twarzach, przeniknęło do serc, znalazło wyraz w uśmiechu wielkie z a d o w o l e n i e.

Organizacja postoju na wycieczce kajakowej

Przyjemnością wycieczki jest nietylko sama jazda łodzią.

Chwile spędzane na brzegach przy odpoczynku, posiłku czy nocowaniu dają nam również bardzo wiele satysfakcji. Możność przebywania w stanie nawpół dzikim, zdala od cywilizacji, w bezpośrednim kontakcie z przyrodą ma dla nas specjalny urok. Musimy jednak chwile spędzane na brzegu odpowiednio wyzyskać. W tym celu trzeba organizować każdy postój w taki sposób, żeby nie obciążać się zbytnio nieprodukcyjnym gospodarczym mozołem. Jeżeli wskutek złej organizacji będziemy mieli cały czas zajęty noszeniem worków, ciągłem bieganiem do łodzi po zapomniane paczki i wiecznem kucharowaniem to nie będziemy mogli w pełni nasycać się beztroską i przyjemnością campingu.

Szykując się do postoju powinniśmy zawczasu, jeszcze na środku rzeki czy jeziora, porobić zapasy wody do gotowania.

Woda na środku rzeki jest zawsze czyściejsza, niż przy brzegu. Przy brzegu w wodzie zwykle jest więcej mułu żyjątek i wodorostów, przytem pobierając wodę zawsze sami ją nieco mącimy swemi menażkami. Najczyściejszą wodę mamy pośrodku koryta, zdala od brzegu, a pobrać ją z łodzi możemy bez zmącenia. Napełniamy więc jeszcze przed postojem swoje manjerki i tanki na zapas. Sama powierzchnia wody jest zwykle zanieczyszczona płynącym po niej drobnym i lekkim nalotem. Dlaetgo też musimy zanurzać głęboko pod wodę otwór naszego naczynia przy pobieraniu. Mamy wtedy najczyściejszą wodę. Nabieramy jej dużo, jaknajwięcej. Oszczędzi to nam potem ciągłego biegania do brzegu podczas gotowania.

Wysiadając na upatrzony brzeg dla postoju dziennego wybieramy najpierw odpowiednie miejsce, wygodne, równe, z czystą murawą, zasłonięte od wiatru krzewami czy drzewami, możliwie osłonięte od słońca. O ile sama jazda w słońcu jest przyjemna, o tyle obozowanie i wypoczynek w silnym skwarze słonecznym nie zawsze należy do przyjemności. Lepiej przesunąć łódź o parę metrów, nawet przejechać jeszcze kawałek, niż rozkładać się w wietrze i słońcu. Podmuchy wiatru będą nam potem bardzo utrudniały gotowanie na maszynce.

Obrawszy odpowiednie miejsce wyciągamy z łodzi tylko to, co nam jest niezbędne do postoju dziennego. Jeżeli przy pakowaniu się rozłożyliśmy odpowiednio rzeczy w łodzi, to nie będziemy mieli zbyt wiele kłopotu z noszeniem i wyszukiwaniem. Zabieramy worek z produktami, maszynę, turyst. primus, jakąś derkę do podłożenia i poduszki kajakowe, podręczne drobiazgi w woreczku, ew. walizeczkę. Nie trzeba każdej sztuki przenosić oddzielnie w rękach. Zwykle w worku będzie dość jeszcze miejsca na to, żeby na parę chwil przenoszenia włożyć do niego wszystkie pojedyncze przedmioty, wszystko co mamy zabrać ze sobą. Jako paczki dodatkowe bierzemy tylko to, co się w worku nie zmieści i naczynia z wodą. W ten sposób nie niesiemy całej masy poszczególnych rzeczy i nie powtarzamy wielokrotnie drogi do łodzi i z powrotem. Za jednem przejściem możemy zabrać prawie wszystko.

W obranem miejscu rozkładamy poduszki, rozładowujemy worek z drobiazgów i sprawnie przystępujemy do sporządzania posiłku. Ustawiamy primus czy maszynę, zapalamy, nastawiamy odrazu jedną menażkę z wodą. Niech się gotuje, wrząca woda przyda się zawsze. Przez ten czas, jak woda się grzeje, możemy rozpakować produkty, przygotować to, co trzeba do gotowania, otworzyć konserwy czy sporządzić kanapki.

Palącą się już maszynkę i gotującą się wodę wyzyskujemy dla naszego obiadu stosownie do rozplanowania zamierzonego menu.

Gdy tylko jedna menażka z gotową już strawą może być zdjęta z ognia stawiamy bezpośrednio drugą. Przez ten czas jak będziemy spożywali gotowy już pokarm, niech się szykuje nowa porcja wrzątku. Przyda się zawsze, jeżeli nie do drugiego dania, to do herbaty lub nawet do odmycia menażek z tłuszczu. Unikajmy parokrotnego gaszenia i zapalania maszynki, tracimy na to niepotrzebnie czas i fatygę.

Starajmy się manewrować tak menażkami, żeby wyzyskać ogień i ilość naczyń do kolejności potraw i żeby unikać niepotrzebnego mycia szalek. W szalce po buljonie możemy bez szkody i bez obrzydliwości gotować kaszę, makaron, grzać bigos czy jarzyny. Na patelni po podsmażeniu boczku możemy śmiało robić jajecznicę, czy podgrzewać konserwy. Umiejętnie manipulując naczyniami można sobie bardzo uprościć gospodarowanie i uniknąć ciągłego szorowania. A mycie naczyń, to niestety, konieczna choć najprzykrzejsza funkcja na wycieczkach.

Koło nas powinien być naszykowany większy zapas wody. Oszczędzi to nam ciągłego chodzenia po nią. Wypróżnione menażki powinniśmy odrazu opłukiwać, ew. nawet czyścić, żeby były stale gotowe do użytku.

Korzystając z gorącej wody powinniśmy to robić przedewszystkiem z naczyniami po tłuszczach i po jajecznicy. Jeżeli nie możemy tego zrobić odrazu to trzeba je chociażby napełnić wodą, żeby nie zaschły. Mycie wtedy byłoby jeszcze kłopotliwsze.

Przy dobrej organizacji i pewnej wprawie samo gotowanie obiadu, czy kolacji nie powinno nam zająć więcej, jak pół godziny czasu. Jako ostatnią porcję gotujemy nadprogramową herbatę, którą potem z cukrem i cytryną wlewamy do manjerki na drogę. Manjerkę taką, zakorkowaną zakopujemy w piachu przy brzegu płytko pod wodą. Mamy wtedy chłodną lemonjadę, która nam się zawsze przyda w drodze, zwłaszcza w dni upalne.

Po sporzyciu obiadu beztroski wypoczynek. Powinniśmy mieć na niego dużo czasu, jeżeli się dobrze zorganizujemy.

Podczas postoju możemy uzupełniać zawsze zapasy w pobliskich sklepikach i wsiach, dokąd w międzyczasie udaje się część kompanji. Po odpoczynku, szykując się do odjazdu znowu zbieramy rzeczy do jednego worka i z małą ilością paczek, jeśli można za jednem przejściem, przenosimy wszystko do łodzi. Naczynia nie pomyte musimy teraz



Z wycieczki kajakowej na Brdę

Fot. J. Rylski

nad wodą dokładnie oczyścić. Można w tym celu wozić specjalny zmywak, nie jest to jednak konieczne. Najlepiej myje się menażki garścią darniny wyrwanej z ziemią i korzeniami. Oczyszcza się tem naczynia, jak szczotką. Do sprzętów aluminjowych doskonała jest też glina, która czyści je, jak najlepsza pasta. Układamy rzeczy do łodzi według zwykłego rozkładu i jesteśmy gotowi do dalszej drogi.

Należy zawsze przed odjazdem obejrzeć dokładnie miejsce postoju i sprawdzić, czyśmy czego nie pozostawili. O tym dobrym zwyczaju, który powinien wejść w nałóg, nie wolno nigdy zapominać.

•

Stając na postój nocny również nabieramy najpierw z łodzi wody do gotowania. Na obranym brzegu wyszukujemy płasienkę odpowiednią do rozbicia namiotu, t. j. równą, gładką, pokrytą murawą. Ustawienie namiotu jest pewnego rodzaju sztuką, którą łatwo jednak i szybko możemy opanować. Odpowiednio do wiatru stawiamy go za jakąś zasłoną, jak krzewy drzewa czy pagórek. Jeżeli nie mamy takiej osłony, ta stawiajmy go kątem do kierunku wiatru, jednym rogiem w stronę skąd wiatr wieje. Będzie wtedy dawał mniejszy opór ciśnieniu powietrza i mniej będzie narażony na szarpanie. Drzwi namiotu powinny być zwrócone do wody, nie mogą jednak być skierowane pod wiatr. Lepiej wtedy rezygnować z widoku wody i stawiać namiot ukośnie, a nawet tyłem do wody. Płasienkę obraną oczyszczamy z szyszek, kamieni, gałęzi. Każdy taki drobiazg pod podłogą może nam potem podczas noclegu bardzo dokuczać. Na tak oczyszczonej płasience rozstawiamy namiot. Nie warto wozić ze sobą specjalnego młotka do zabijania kołków namiotowych. Wystarczy do tego w zupełności pierwszy lepszy kamień, jaki możemy znaleźć. Na gruntach zupełnie sypkich możemy doskonale wtykać kołki wprost ręką. Nawet na najgorszym piachu kołki nasze wytrzymają mocne podmuchy wiatru, jeżeli je zupełnie zagłębimy w ziemi, tak, żeby nie wystawały, zasypiemy z wierzchu, a potem udepczemy grunt nad niemi. Wytrzymają wtedy bardzo wiele.

Naciągać linki namiotowe powinniśmy w miarę i równomiernie z obydwuch stron, tak, żeby namiot był dobrze napięty bez fałd i załamań. Wszelkie fałdy i skrzywienia namiotu są rezultatem złego naciągnięcia linek. Nie należy też nadmiernie rozciągać płótna linkami, może to zdefasonować, a nawet popsuć namiot.

Rozbijając się na nocleg możemy albo odrazu wyładować wszystkie rzeczy, a potem rozbić namiot i układać je w środku, albo też najpierw rozbić namiot i potem przenosić rzeczy odrazu do namiotu.

Pociemku, lepszy jest ten drugi system. W każdym razie musimy pamiętać, żeby wyładowywując się nie rozrzucać bezładnie rzeczy po całym brzegu. Wszystko powinniśmy układać po wyjęciu z łodzi porządnie, razem w jedno miejsce. Oszczędzi to nam potem szukania, ochroni przed gubieniem rzeczy i łatwiej i składniej da się wszystko przenieść.

W gotowym namiocie układamy rzeczy przeniesione z łodzi odrazu w pewnym porządku. Pod tylną ścianę, pod głowę kładziemy miękkie worki na nich poduszki. Ubranie rozwieszamy odrazu na wieszaku, żeby się rozprostowywało po zgnieceniu. Materace nadymamy, kładziemy na miejsce i pokrywamy śpiworami czy kocami. Jeżeli stajemy na terenie mokrym powinniśmy rozłożyć na podłodze najpierw wełniany koc, żeby się lepiej izolować od wilgoci. Worki twarde lokujemy pod ścianami przy nogach. Drobiazgi wkładamy do bocznych kieszeni w namiocie. Jeżeli nie mamy materaca, możemy go doskonale zastąpić dwoma poduszkami gumowemi, połączonemi ściśle ze sobą paskami. Mamy wtedy mały materacyk pod sam tułów, co nam w zupełności wystarczy. Pamiętać należy, żeby nie nadymać materacy i poduszek zbyt mocno. Po obciążeniu potem wagą ciała stają się twarde jak kamienie. Materace i poduszki powinny być nadęte lekko, żeby właśnie dawały uczucie wygodnej miękkości. W braku materacy i poduszek kładziemy pod podłogę namiotu obfitą podściółkę, a w namiocie układamy pod korpus palta, worki od kajaka, najlepiej derkę. Wystarczy i to doskonale, trzeba się tylko przyzwyczaić. Rzeczy potrzebne do gotowania zostawiamy naturalnie chwilowo przed namiotem.

Jedną z pierwszych funkcyj jest też wyjęcie kajaka z wody. Jeżeli niema specjalnych trudności terenowych, to niepotrzeba do tego aż dwuch ludzi. Wyciągamy sami nosek na brzeg, jak można najdalej bez tarcia dnem o ziemię i stawiamy. Potem wynosimy z wody tył łodzi i przenosimy go dalej na brzeg unosząc w powietrzu całą łódź opartą o nosek. Przenosząc tak kolejno parokrotnie, możemy doskonale sami przesunąć kajak na znaczny dystans bez żadnych uszkodzeń. Wyciągnięty kajak odwracamy dnem do góry lub okrywamy fartuchem wkładając do niego to, co chcemy zostawić w niem na noc (wiosła, maszty, miecze, żagle). Po wyjęciu łodzi, rozbiciu namiotu i rozlokowaniu rzeczy przystępujemy do gotowania kolacji. Zdawałoby się, że na takich „dzikich" wycieczkach najlepiej będzie gotować na rozpalonem ognisku. W rzeczywistości tak nie jest. Ognisko zajmuje nam dużo czasu na zebranie paliwa i rozpalenie wilgotnych gałęzi, nie jest wygodne do ustawiania czy wieszania nad nim naszych małych naczyń i wreszcie brudzi i smoli i nas samych i nasze menażki. Pozatem zwraca uwagę okolicznej ludności i ściąga nam gapiów i ciekawskich. Ognisko jest efektownem i nastrojowem widowiskiem, ale praktyczne zastosowanie ma małe. Jedynie w żarze popiołu możemy wygodnie przyrządzać niektóre potrawy.

Natomiast znacznie prędzej, wygodniej i częściej gotujemy nasz posiłek na maszynce.

To też, jeżeli mamy chęć i możność rozpalajmy sobie ognisko, niekiedy nawet musimy go rozpalić, żeby się ogrzać czy osuszyć, ale gotujemy z zasady na maszynkach. Sam system gotowania musimy mieć taki sam, jak przy obiedzie, t. j. składnie, systematycznie, oszczędzając czasu i pracy. Gotujemy przed namiotem ustawiając maszynkę tak, żeby osłonić ją od wiatru. Jeżeli wiatr jest silny, najlepiej pod zawietrzną stroną namiotu. Jeżeli pada deszcz i nie mamy dodatkowego daszka do namiotu gotujemy ustawiając maszynkę przed samym progiem namiotu i siedząc wewnątrz. W wyjątkowych sytuacjach, gdy jest np.



Odpoczynek przy brzegu

Fot. J. Rylski

bardzo zimno, możemy gotować nawet wewnątrz w namiocie. Wymaga to jednak stałej dużej uwagi i ostrożności przed pożarem. Maszynę czy primus stawiamy wtedy na deseczce czy blasze (wystarczy wieko od puszki prowiantowej), odsuwamy wszystkie rzeczy od maszyny, żeby nic dookoła niej nie mogło się zająć ogniem i sprawdzamy dokładnie czy stoi ona dość statecznie, żeby nie wywrócić się w czasie gotowania. W ruchach wtedy musimy być też wyjątkowo oględni i uważni. Jeżeli gotujemy na primusie należy go wtedy najpierw rozpalić zupełnie na dworze i dopiero rozpalony z unormowanym już płomieniem może być wstawiony do namiotu. Przestrzedz tu należy przed gotowaniem w namiocie na dotychczasowym typie maszynki turystycznej EMES.

Do gospodarowania przed namiotem bardzo dogodne są składane drewniane wózki kajakowe, które odwrócone służą za ławeczkę. Siedząc na takiej niskiej ławeczce gospodaruje się bardzo wygodnie.

W razie obfitości komarów pomaga nieco ustawienie palącego się primusa przed namiotem. Czad i spaliny z nafty odstręczają je wtedy od nas.

Po ugotowaniu kolacji nie zapominajmy nalać wody do brudnych menażek, których mycie odkładamy, ew. do rana.

Do oświetlenia terenu gospodarskiego przed namiotem musimy mieć latarkę. Świeca sama nie nadaje się z powodu wiatru. Możemy używać elektryczną specjalną lub najlepiej składaną turystyczną na świeczki. Zwykła, ręczna elektryczna latarka również nie nadaje się do tego celu.

Do oświetlania wnętrza namiotu, możemy korzystać również z latarek elektrycznych lub świec. Milsze są świece, gdyż dają żywe światło, wytwarzają nastrój i jednocześnie nieco ogrzewają namiot. Światło elektryczne jest trochę martwe, no i kosztowniejsze. Do prądu elektrycznego na dłuższą wycieczkę nie nadają się zupełnie małe bateryjki do ręcznych latarek. Należy wtedy zaopatrzyć się w duże, wielogodzinne baterje, a te są drogie i cięższe do wożenia. Do oświetlania namiotu nie nadają się też zupełnie latarki świecowe. Dają one ciemne, nierówne światło, trudno je ustrzedz od kopcenia i po rozgrzaniu się przeważnie niemożliwie kapią stearyną.

Najlepiej używać świece, a do nich szeroki, niski, dość ciężki i niewywrotny lichtarz, który ustawiamy w namiocie na puszce lub walizce. Kopciu i swędu ze świecy nie będziemy odczuwali zupełnie, jeżeli choć trochę będziemy na nią uważali. Naturalnie, ubranie wiszące na wieszaku i rzeczy muszą się znajdować w pewnej, bezpiecznej odległości od płomienia, a i w ruchach nie należy być zbyt gwałtownym.

Gasząc świecę, trzeba pamiętać o zaciśnięciu tlącego się potem knota wilgotnemi palcami, ochroni nas to przed niemiłym swądem.

Idąc spać, składamy systematycznie rzeczy do środka namiotu tak, żeby nam nie przeszkadzały w leżeniu i w ruchach. Zasadniczo powinniśmy wszystko chować do środka. W miejscach mniej zaludnionych możemy niektóre rzeczy jak brudne szalki, zmontowany primus, bańki z naftą i spirytusem pozostawić koło namiotu. Powinniśmy je wtedy ukryć pod bocznym okapem.

Przed udaniem się na spoczynek, należy zawsze sprawdzić stan kołków namiotowych i poprawić je, zwłaszcza podczas silnego wiatru.

Jeżeli pada duża rosa lub deszcze konieczne jest popuszczenie linek od namiotu. Przemoczone linki kurczą się zbyt silnie, rozciągają namiot i mogą go nawet uszkodzić.

Do snu układamy się z towarzyszem w namiocie po kolei tak, żeby sobie wzajemnie nie przeszkadzać. Spać powinniśmy tylko w nocnej koszuli lub piżamie, okryci zato dobrze śpiworem i ew. kocem, płaszczem i t. p. Wyjątkowo przy dużym chłodzie możemy sypiać i w swetrze i w spodniach treningowych, jest to jednak mniej przyjemne.

Po zamknięciu namiotu należy przy pomocy małej ręcznej latarki elektrycznej wyszukać na ściankach namiotu pozostałe wewnątrz komary i wytępić je. Mogą nam bardzo potem dokuczać w nocy.

Zasypiając mamy pod ręką małą latarkę elektryczną, zapałki i, jeżeli kto chce: broń.

*

Rano po umyciu się i wykąpaniu gotujemy śniadanie i zwykłą porcję zapasowej herbaty do manierki na drogę. Po śniadaniu uzupełniamy w podręcznym worku żywnościowym potrzebną nam na dzień ilość konserw i produktów, uzupełniamy zapasy nafty w primusie, sprawdzamy dokładnie za dnia stan łodzi i reperujemy, ew. uszkodzenia.

Wreszcie pakujemy systematycznie worki, zwijamy namiot spuszczamy kajak i układamy w niem rzeczy według ustalonego rozkładu.

Po każdym postoju sprzątamy po sobie dokładnie na tym terenie wszelkie odpadki, papiery, resztki i śmieci.

Nie zapomnijmy przed odjazdem obejrzeć dokładnie miejsce postoju, czy śmy czego nie zostawili.

Dr. K. Klejn

Robotniczy mecz pływacki Gdańsk—Warszawa

Dn. 10 b. m. na pływalni Ubezpieczalni Społecznej przy ul. Wolskiej odbył się mecz pływacki między drużynami robotniczemi Gdańska i Warszawy.

We wszystkich 6-ciu konkurencjach gdańszczanie zajęli pierwsze miejsca.

Wyniki zawodów były następujące:

100 m. klas. — 1) Brauner (Gdańsk) 1:28 s., 2) Mulak (Skra) 1:29:4, 3) Rutman (Gwiazda);

100 m. dow. — 1) Werner (Gdańsk) 1:19,4 s., 2) Witkowski (Drukarz), 3) Rajner (Gdańsk);

100 mtr. nawznak — 1) Thomas (Gdańsk) 1:44,2 s., 2) Atanasjew (Skra), 3)Kluza (Drukarz);

200 m. klas. — 1) Brauner 3:18,1, 2) Witkowski, 3) Kluza;

Sztafeta 3 x 100 m. st. zmien. — Gdańsk 4:34,9, 2) Warszawa 4:43,9.

Sztafeta 5 x 15 mtr. dow. — 1) Gdańsk 2:35,4, 2) Warszawa 2:46,4

Zawody pływackie w Warszawie

Dn. 10 b. m. na pływalni A. Z. S. w Domu Akademickim odbyły się zawody Warsz. Okr. Zw. Pływ.

Przebieg zawodów był następujący:

60 mtr. jun. 1) Dromlewicz (Delf) 53,4, 2) Koczarski (AZS) 53,4, 3) Fuchs.

100 mtr. st. kl. panie: 1) Chomiakówna 1:44,5, 2) Goworkowna (obie Legja) 1:51,1, 3) Tabaksmanówna (Makabi) 1:51,8.

100 mtr. st. dow. 1) Szrejbman I (Leg.) 1:03,2, 2) Gumkowski (AZS) 1:05,5, 3) Rother (EKS) 1:07,4, 4) Rouppert (Crac.) 1:07,6.

200 mtr. st. dow. 1) Makowski (AZS) 2:38, 2) Zubowicz (Legja) 2:40.

100 mtr. st. dow. panie: 1) Stańczykówna (Legja) 1:34,9, 2) Lubieńska (Crac.) 1:41,9.

200 mtr. st. klas. :1) Szrajbman II (Legja) 2:54,7, 2) Maszner (AZS) 3:06, 3) Boguth (AZS) 3:07,5.

110 mtr. nawznak: 1) Jastrzębski (AZS) 1:21,4, 2) Żydek (Siemianowice) 1:22, 3) Damaz (AZS) 1:29,3.

Zawody pływackie w Zakopanem

Dnia 17 b. m. w Jaszczurówce w basenie naturalnej cieplicy odbyły się pierwsze zimowe zawody pływackie.

Wyniki techniczne były następujące:

150 m. panów: 1) Tomasik (YMCA Kr.) 34.5 s., 2) i 3) Bauer (YMCA) i Neyberg (Zakopane) 35.2 sek.

50 m. nawznak panów: 1) Trytko (Crac.) 39.5 sek., 2) Łęczycki (Zakopane) 45.5 sek.

50 m. dow. pań: 1) Twardówna (Zakopane) 54.8 sek. 2) Ziętkiewiczowa (Zakopane) 1:17 sek.

Sztafeta 3×25 m. st. zm. panów: 1) Kraków I (Trytko, Gryglewski, Wodecki) 54 sek., 2) Zakopane 56,2 sek.

Sztafeta 5×25 m. dow. panów: 1) Zakopane 1:18 sek.

Na zakończenie programu odbył się pokaz gry w piłkę wodną. Drużyna krakowska pokonała Zakopane 3:0.

Zawody pływackie w Krakowie

Dnia 17 b. m. w Krakowie w pływalni YMCA odbyły się ogólno-polskie zawody pływackie z udziałem EKS. Katowice, YMCA i Cracovii.

Wyniki techniczne były następujące:

Panowie:

100 m. st. dow.: 1) Rouppert (Cr) 1:06,8 (nowy rekord okręgowy), 2) Rotter (EKS).

100 m. st. dow. klasa IB. 1) Paszkot (Cr) 1:11,5, 2) Pisarek (EKS) 1:12.

200 m. st. dow.: 1) Kot (Cr) 2:37, 2) Jankowski (EKS) 2:49,4.

Sztafeta 4×100 st. dow.: 1) Cracovia 4:47, 2) EKS 4:52, 3) YMCA.

Sztafeta 3×50 st. dow. II klasa: 1) YMCA w czasie 1:51, 2) YMCA II 1:58,4, 3) Cracovia 1:59.

Sztafeta 5×50 st. dow.: 1) EKS 2:35, 2) Cracovia 2:36,5, 3) YMCA 2:39.

100 m. nawznak: 1) Włodek (YMCA) 1:25.

100 m. nawznak Ib: 1) Japołłt (YMCA) 1:37.

100 m. st. klas. II klasa: 1) Bisztyga (Cr) 1:32.

100 m. st. dow. II klasa: 1) Machnicki (YMCA) 1:18.

50 m. st. dow. chłopców: 1) Eska (YMCA) 33.5.

Panie: 20 m. st. dow.: 1) Szczygłówna (Cr) 47.3, 2) Rechówna (YMCA) 48:6.

Wioślarstwo bydgoskie przygotowuje się do olimpjady

W czwartek, dnia 14 b. m. odbyło się posiedzenie Bydgoskiego Komitetu Towarzystw Wioślarskich, przy udziale 18 przedstawicieli miejscowych klubów, zrzeszonych w tymże Komitecie, a więc Bydg. Tow. Wiośl., Bydg. Kl. Wioślarek, Kolej. Kl W., „GRYF", Pocztowy Kl. W. i Policyjny Kl. W.

Porządek obrad zawierał szereg bardzo ważnych spraw dotyczących nietylko wioślarstwa bydgoskiego, lecz sportu wioślarskiego wogóle. Uchwalono urządzić **natychmiast kurs przygotowania olimpijskiego** dla czołowych zawodników bydgoskich wszystkich klubów. Kierownictwo tego kursu przejął **p. dr. Siemiątkowski**, a dzięki uprzejmości p. dyr. Lesieckiego odbywać się będą wykłady w świetlicy I. K. R. i w basenie ćwiczebnym Kl. W. „FRITHJOF".

Po referacie p. **dyr. Żewickiego** postanowiono urządzić **uroczystość odebrania przyrzeczenia treningowego** w ośrodku bydgoskim, w niedzielę dnia 7 kwietnia r. b. Gospodarzem tej imprezy będzie Klub Wioślarski „GRYF", który przejął też według kolejności organizację otwarcia i zamknięcia sezonu w Bydgoszczy. Święto otwarcia sezonu w dniu 5 maja r. b. pragnie **Kl. W. „GRYF" połączyć z 10-letnim jubileuszem swego istnienia.**

Organizację regat międzynarodowych w dniu 7 lipca r. b. oraz regat wszechpolskich w dniu 4 sierpnia powierzono tradycyjnie Bydgoskiemu Towarzystwu Wioślarskiemu.

Obszernie omawiano kwestję **wspólnego regulaminu treningowego** dla ośrodka bydgoskiego oraz **projekt regulaminu stopni instruktorskich** P. Z. T. W., opracowanego przez kapitana sportowego P. Z. T. W. p. Włodzimierza Długoszewskiego. Zastosowanie ostatnio wymienionego regulaminu rozwiąże automatycznie cały szereg rozbieżnych kwestyj i usunie panujący dotąd chaos, może nawet być **zaczątkiem nowej przyszłości wioślarskiej.**

W dyskusji zabierali głos: p. d-rowa Klikowiczowa, dyr. Czaykowski, kom. Fąferek, inż. Thienel, lek.-dent. Jabłoniowski, Cegielski, Jankowski, Sperkowski i inni.

Zgodna współpraca wszystkich miejscowych klubów wioślarskich przyniesie niewątpliwie w dalszym ciągu sportowi temu w Bydgoszczy najobfitsze plony i nowe sukcesy.

Polski Związek Towarzystw Wioślarskich

Komunikat Nr. 2

Dotyczy: **Punktacji i klasyfikacji wioślarzy.**
Poprawki ostateczne w tabeli punktacyjnej.

W opublikowanej w nr. 17 „Sportu Wodnego" **tabeli punktacyjnej należy dodać:**

1.	Kaliskiemu Towarzystwu Wioślarskiemu	punktów	10
2.	Kolejowemu Klubowi PW. Bydgoszcz	„	12
3.	Klubowi Wioślarskiemu z 1930 Roku Kalisz	„	7
4.	Klubowi Wioślarskiemu „Gopło" Kruszwica	„	1

Wskutek powyższych zmian Klub Wioślarski z 1930 Roku Kalisz przejdzie na miejsce 16 przed Klub Wioślarski Toruń, a Klub Wioślarski „Gopło" Kruszwica na miejsce 34.

Klasyfikacja Wioślarzy na r. 1935.

Wioślarze, których nazwiska nie zostały podane w niniejszym wykazie zachowują dotychczasową klasyfikację. Wszystkie Towarzystwa proszone są o dokładne przejrzenie niniejszego wykazu i nadesłanie najpóźniej **do dn. 17 marca b. r.** uzupełnień oraz poprawienie zauważonych błędów w brzmieniu nazwisk i ew. reklamacyj co do klasyfikacji poszczególnych wioślarzy.

Starszymi na wiosła długie zostają wioślarze:

Klub Wioślarski „Wisła" Warszawa: Bernatowicz W., Hanton Henryk, Kiełczewski Ryszard, Niena!towski Witold, Paczkowski Bogdan, Siegenfeld J., Stańczyk J., Szumowski Tadeusz.

Kaliskie Tow. Wioślarskie: Czaplicki Teodor, Hoffmann Eugenjusz, Tyszer Teodor, Tuczyński Zygmunt, Odziemski Ryszard, Janicki Walenty, Maciejewski Alfred

Towarzystwo Wiośl. Włocławek: Dyjak Jan, Paszkowski Seweryn, Sodólski Jan, Tober Ryszard.

WKS „Śmigły" Wilno: Hryniewski Aleksander, Mikołajewicz Mikołaj.

AZS Wilno: Jasieński Donat.

KW 04 Poznań: Kuryłłowicz Aleksander

WTW Warszawa: Kazimierczak Stanisław.

Wojsk. Klub. Wiośl. Grodno: Łukaszewicz Edward, Mrozowski Dymitr, Zamirowski Aleksander.

BTW Bydgoszcz: Pańkowski Dołęga Maurycy.

Młodsi na wiosła długie:

Kolejowy Klub Wioślarski Bydgoszcz: Anhut Bruno, Anhut Kurt, Grzybek Edward, Jankowski Edmund, Krause Edmund, Kuligowski Kazimierz, Kęsy Franciszek, Kokot Marjan, Sadecki Jan.

Kaliskie Tow. Wiośl.: Czarnecki Tadeusz, Cozaś Franciszek, Drezsre Edward, Dembiński Edward, Dzikowski Hieronim, Fiebiger Alfred, Fischer, Góraj Tadeusz, Kluszczyński Eugenjusz, Kusiak Stefan, Machowicz Czesław, Parzewski Stanisław, Sychowski Zygmunt.

RKS „Prąd" Warszawa: Damięcki Stanisław, Kupiec Stanisław, Tomaszewski Antoni, Witkowski Wincenty, Szost Jan, Szost Kazimierz.

Wojskowy Klub Wiośl. Grodno: Grajewski Hipolit, Jurowski Wacław, Kleszczowski Wład.

WKS „Śmigły" Wilno: Januszkiewicz Aleksander St., Karwecki Bronisław, Mróz Czesław, Ostrowski Tadeusz, Zawadzki Władysław, Zajączkowski Jan, Zajewski Jan.

AZS Poznań: Jaworski Jan, Manicius Leon, Pawlina Władysław, Serwo Ireneusz, Stilter A., Trzciński Jan.

AZS Wilno: Juszczyński Michał, Keppel Jerzy.

Pozn. T. W. „Tryton" Poznań: Kowalski Zenon, Florkowski Zenon, Grzybek Stanisław.

AZS Kraków: Lejman Kazimierz, Pietraszewski Antoni, Roni Zbigniew.

KW „Wisła" Warszawa: Tatt Rom. Wojciechowski Olg.

Na podstawie wygranej w jednym biegu na łodzi wyścigowej zostają zarejestrowani jako:

nowicjusze na wiosła długie wioślarze:

Kaliskie Tow. Wiośl.: Anczykowski Józef, Dobrowolski St., Góraj Tadeusz, Mielczarek Zygmunt, Morek Bolesław, Paczkowski Józef, Pietrzak Walenty, Sałczyk Wacław, Siwers Wacław, Woźniak Władysław, Wolter Paweł, Wolter Gustaw, Zieleniewski Stefan, Hubner Roman.

K. W. „Gryf" Bydgoszcz: Brakowski Konrad, Broniec Eugenjusz, Frank Leon, Kempiński Florjan, Kostrzewa Wojciech, Radziński Edmund, Rogoziński Bron., Witkowski Leon.

WTW W-wa: Białas Stanisław, Grążka Czesław, Haspert J., Krzemieniewski Jan.

AZS Kraków: Baranowski Wacław, Cieślicki Jan, Cybulski Jan, Cyrkowski Jerzy, Gawłowski Józef, Kłaput Aleksander, Kapusta Zygmunt, Miś Mar. Olszewski Mar.

WKS „Śmigły" Wilno: Gajusz Stanisław, Markowicz Zygmunt, Pietkiewicz Bronisław, Roginiewicz Władysław, Stefanowicz Wojciech.

Klub Wioślarski Toruń: Dolewski Alfons, Pokrzywnicki Tadeusz, Szarzewski Edmund, Zachar Konrad.

Kolejowy Klub Wiośl.: Bydgoszcz: Dahlke Jan.

Policyjny Klub Sport. Kalisz: Dębczak Stefan, Emanuel A.

K. W. „Syrena" W-wa: Fidziński Zygmunt, Gajewski Antoni, Herman Stanisław, Kowalski Stefan.

AZS Poznań: Grzybowski L., Kempiński W., Peczke Zbign., Tereszwili Jan, Witosławski L.

B. T. W. Bydgoszcz: Gliszczyński B., Jarysz St.

RKS „Prąd" W-wa: Guś Stefan, Konowski Edward, Wojdak, Korzeniowski Edward.

AZS Wilno: Kuropatwa Stanisław, Lisiecki Wiktor, Nosowicz Henryk, Ostlinger Vadim, Rymkiewicz Stefan, Starosiek Stanisław, Starkiewicz Mieczysław.

WKS Grodno: Mazurow Mieczysław, Ryszkowski Broni-...

KW „Wisła" W-wa: Pass Jan, Sznejder Tadeusz, Słaby Zdzisław, Wystrzelski Kazimierz.

P. T. W. „Tryton" Poznań: Kamiński B., Grzegorzewski L., Grzegorzewski J.

Na podstawie zwycięstw na łodziach półwyścigowych zostają zarejestrowani jako:

nowicjusze na wiosła długie wioślarze:

WKW Grodno: Ankiewicz Stanisław, Aleksiuk Piotr, Czartoryski Stanisław, Herman Adam, Hryniewicz Zygmunt, Jabłoński Aleksy, Lachowicz Jan, Miłek Franciszek, Rudak Juljusz, Wieliczko Kazimierz, Fałkowski Józef.

RKS „Tramwajarz" W-wa: Biller Karol, Majewski Jan, Szymczyk Stefan, Wysocki Czesław, Wąsik Antoni.

K. W. Toruń: Bury R., Gimza St., Penno K., Tankert Wł.

WKS „Śmigły" Wilno: Borysof, Gardziejczyk Władysław, Jankowski Władysław, Laskowski Witold, Laskowski, Ostrowski, Premjasz Stanisław, Pietrusiewicz, Sambor Feliks, Szutowicz, Sambor.

Kolejowy Klub Wiośl Bydgoszcz: Badziąg L., Broda Leon, Czarkowski Franciszek, Kuligowski Franciszek, Malicki Antoni, Mazurkiewicz Wacław, Michalak Stefan, Myga Bronisław, Nikel Józef, Romanowski Edmund, Szatkowski Edward, Szymkowiak Władysław, Zieleniewicz Bolesław, Zieliński Franciszek.

K. S. „ZUAW" W-wa: Cendrowski Eugenjusz, Grzeszyk Józef, Kurowski Leon, Szabłowski M.

WTW W-wa: Czepelski Apolinary, Jaroszow, Piotrowski Edward, Wiercioch, Wittich.

BTW Bydgoszcz: Drzymała Witold, Donczewski P., Jasiewicz St., Kenchel Leon, Lorenc M., Madej Zygmunt, Mąka Ignacy, Majchrzak R., Rozoł Tadeusz, Rozrot J., Skowroński M.

Klub Wiośl. Barcin: Dańkowski Mieczysław, Mazany Feliks, Wierzchosławski Stefan, Tomczak Antoni.

K. W. z R. 1930 Kalisz: Dawidowicz Maurycy, Fryde Izrael, Kohn Izrael, Leszczyński, Szyjut, Roth Natan, Roth Maksymiljan Reichert Benjamin, Silberberg Stanisław, Terukin Mieczysław, Wachman Jakób, Weinberg Stanisław.

WKS. „Prosna" Kalisz: Dratwa Bolesław, Olejniczak Kazimierz, Stankiewicz Bolesław, Szneke Henryk.

Kaliskie Tow. Wiośl.: Falkowski Józef, Łągiewski Maciej, Nagadalski Wojciech, Polkowski Wojciech.

Kujawski Klub Wiośl. Włocławek: Grysiński Józef, Miądlikowski Wincenty, Śmiechowski Roman, Tomaszewski Zdzisław.

Klub Wioślarski Gdańsk: Gdaniec J., Gdaniec Z., Jurczyk Bronisł., Kreński Brunon, Mienik Alfred, Szramke Al.

Kol. P. W. Tczew: Hinz Jan, Kamiński Stefan, Taryna Alojzy, Trzciński Jan.

Policyjny Klub Sportowy Kalisz: Juszczak Michał.

Klub Wioślarski z r. 1904 Poznań: Fabisz R., Juszczyński L. Wiśniewski E., Rowiński M.

Starszymi na wiosła krótkie zostają wioślarze:

AZS Wilno: Keppel Jerzy.

WTW W-wa: Patecki Józef.

Młodszymi na wiosła krótkie:

T. W. „Polonia" Poznań: Dudziński H., Hoppel Leon.

WTW W-wa: Kobyliński Edward, Silintewicz Stanisław.

KW Toruń: Szarzewski Edmund.

Na podstawie wygrania jednego biegu zostają **zarejestrowani jako nowicjusze na krótkie wiosła wioślarze:**

Klub Wiośl. Toruń: Bartkiewicz Edmund, Chodacki Juljusz, Zacharek Konrad.

Kaliskie Tow. Wiośl.: Perliński Czesław.

Tow. Wiośl. Włocławek: Pietrzykowski Stanisław, Szelągowski Wacław.

AZS Kraków: Swiszczowski Stefan, Wanner Karol.

W. T. W. W-wa: Werpachowski.

Polski Związek Tow. Wioślarskich.

Kapitan Związkowy: Przew. Kom. Wyk. PZTW.

(—) Wł. Długoszewski *(—) A. Loth*



Yacht-Klub Polski

Warszawa, Stare-Miasto 24

Komunikat Nr. 1.

Walne Zebranie Oddziału Śródlądowego Y. K. P. w Warszawie.

W niedzielę dnia 24 marca b. r. o godz. 11-ej w lokalu Automobilklubu Polski, Aleja Szucha 10 (parter na prawo), odbędzie się Walne Zebranie Członków Oddziału Śródlądowego Yacht Klubu Polski w Warszawie z następującym porządkiem dziennym:

1) Zagajenie przez Komandora Oddziału i Wybór Prezydjum.
2. Odczytanie protokółu ostatniego Walnego Zebrania.
3. Sprawozdanie Zarządu i Komisji Sportowo - Technicznej.
4. Sprawozdanie Komisji Rewizyjnej.
5. Zatwierdzenie bilansu za rok 1934 i udzielenie absolutorjum ustępującemu Zarządowi.
6. Zatwierdzenie budżetu na rok 1935.
7. Wybory Zarządu, Komisji Rewizyjnej, Komisji Balotującej i Delegatów na Zjazd Delegatów.
8. Sprawa składek członkowskich.
9. Wolne wnioski.

Zarząd Oddziału Śródlądowego
Yacht Klubu Polski w Warszawie

Sekretarz: Komandor:
(—) Cz. Petelenz *(—) K. Siedlecki*

ADRES REDAKCJI I ADMINISTRACJI, WARSZAWA, BRONISŁAWA PIERACKIEGO 15 — TEL. 670-56.
Prenumerata „Sportu Wodnego" wynosi półrocznie Zł. 10, rocznie Zł. 20.
Rękopisów nie zamówionych nie zwraca się. Ogłoszenia i prenumerata zagr. 50% drożej. Konto w P. K. O. Nr. 6013
Wydawca „WAW" Warszawska Agencja Wydawnicza S-ka z o. odp. *Redaktor MIECZYSŁAW MAJCHER*

Drukarnia W. Merkel, A. Kowalewski i S-ka, Warszawa, Chłodna 37 tel. 669-46.